

INTERPRETACIÓN DEL COMERCIO DE UN PUERTO COLONIAL NOVOHISPANO DURANTE UN PERIODO DE CRISIS, VERACRUZ (1587-1650)

Emiliano Gil Blanco (ACISAL)

RESUMEN

El citado artículo constituye un primer resumen de la tesis doctoral que trata de demostrar que la crisis del siglo XVII en el comercio americano no existió, a pesar de la fuerte caída del trato con la metrópoli. La influencia de este comercio intercontinental entre Veracruz y Sevilla también determinó otro comercio intracolonia que se desarrollará a partir de principios del siglo XVII y hasta el último cuarto de siglo.

ABSTRACT

The article presents an advance of the author's doctoral dissertation in progress. The work tries to show the non-existence of the traditionally considered period of crisis in the Spanish America commerce during the XVIIth. century. As a case-study, the activity of the Veracruz sea-port from 1587 to 1650 is here reconsidered.

Veracruz simboliza un fin y un principio de la vida histórica y su fundación tiene un carácter moral, tan preponderante como base de la Colonia, que los cambios que sufren su sede geográfica, instalaciones materiales y asistencia humana, se revelan como accidentes que registra Veracruz como institución.

OLMOSCUEVA, M^a Teresa: Veracruz, estudio acerca de la política marítima novohispana. U.N.A.M. México, 1963. Pág. 111.

1.- Introducción

El estudio de las repercusiones de la crisis económica del siglo XVII en el comercio americano, intercontinental e intercolonial, no está aún suficientemente estudiado. Es por ello, por lo que vamos a intentar estudiarlo con el fin de poder cuantificarlo y demostrar su declive o su prosperidad. Para ello, hemos creído conveniente y significativo el elegir un sólo terminal del complejo sistema mercantil para poder interpretar las fluctuaciones y tendencias del mismo.

Muchos fueron los terminales que participaron en el comercio americano. Los más importantes, por el valor de las mercancías negociadas en los mismos, estuvieron situados en la parte atlántica del continente americano, como Nombre de Dios-Portobelo, Veracruz, Cartagena, Campeche, La Habana y un largo etcétera. Pero tan sólo fueron dos, Nombre de

Dios-Portobelo y Veracruz, los que tuvieron una gran importancia al ser elegidos como terminales de galeones y flotas, respectivamente, procedentes de la metrópoli.

El terminal elegido para este estudio ha sido el de Veracruz. De los muchos puertos de importancia que participaron en este comercio fue el que mantuvo un mayor índice de participación en el comercio con Castilla y con otros puertos americanos, y porque, a través del mismo, fueron negociadas la mayor parte de las mercancías del virreinato novohispano en el Océano Atlántico. Muy pocos intercambios mercantiles del mismo se realizaron al margen de Veracruz, ya con la metrópoli o con otros terminales coloniales. Tan sólo Campeche y, en algunas ocasiones, Santo Domingo y Puerto Rico lograron detraer una pequeña parte de las mercancías del circuito de las flotas de Nueva España. Con respecto al comercio intercolonial, este terminal no sólo capitalizó el mismo sino que impuso también el ritmo del intercambio mercantil con el resto de terminales de su área de influencia.

No existe una bibliografía específica sobre Veracruz ni, en concreto, sobre su comercio para la etapa que hemos investigado. Los pocos trabajos realizados sobre el comercio intercolonial en particular y metropolitano en general no tratan nuestro tema, ni la etapa que hemos establecido para el terminal novohispano.

Una síntesis del comercio, la historia y las características del puerto de Veracruz las encontramos en un artículo de Chaunu¹. Los datos que aporta sobre el comercio veracruzano están más bien orientados al comercio de flotas, de las que el puerto novohispano fue cabecera durante siglos.

Lerdo de Tejada también se ha ocupado del comercio de Veracruz, aunque realizado dentro de las premisas de la historiografía del siglo XIX. Su trabajo aporta importantes datos sobre el puerto y su intercambio², y, a pesar de que estudia el movimiento mercantil veracruzano desde sus comienzos, puso énfasis primordialmente en el comercio realizado durante el siglo XIX, del cual da importantes datos. Su importancia radica sólo en los datos recogidos, extraídos de las balanzas comerciales del Consulado de Veracruz, desde su creación en 1802.

Importantes estudios sobre este comercio, generales y posteriores, lo constituyen los artículos de Gortari y Palacios³ sobre el comercio del puerto novohispano en el inicio del siglo XIX, pero que contiene una amplia retrospectiva; el de Florescano⁴, interesante para conocer el comercio y la economía del momento; y el de Silva Herzog⁵, en el que resume las características del comercio novohispano en general, entre otros.

Sobre el comercio de Veracruz con otras zonas geográficas americanas cabe destacar el estudio de Arcila Farias sobre el comercio entre Nueva España y Venezuela durante los

¹. CHAUNU, Pierre: "Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII". Historia Mexicana, IX (1960). Págs. 521-557.

². LERDO DE TEJADA, Miguel: Comercio exterior de Veracruz desde la conquista hasta hoy. Banco Nacional de Comercio Exterior. México, 1967.

³. GORTARI, Hira y PALACIOS, Guillermo: "El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)". Historia Mexicana, XXVII(1968)3. Págs. 427-454.

⁴. FLORESCANO, Sergio: "La política mercantilista española y sus implicaciones económicas en la Nueva España". Historia Mexicana, XXVII(1968)3. Págs. 455-534.

⁵. SILVA HERZOG, Jesús: "El comercio americano en México durante la época colonial". Cuadernos americanos, XXVI(Julio-agosto, 1967)153. Págs. 127-153.

siglos XVII y XVIII⁶. En este trabajo Arcila trata de establecer las bases del intercambio entre ambas colonias basándose para ello, fundamentalmente, en el comercio del cacao, a partir del año 1622. Rubio Mañé⁷ ha trabajado el comercio con Campeche, estableciendo el movimiento naval entre ambos puertos para finales del siglo XVIII y comienzos del XIX.

Sobre la historia de la ciudad, destacan los estudios de Trens⁸, Melgarejo Vivanco⁹ y González Fernández¹⁰. El primero aporta datos sobre el intercambio realizado en el puerto novohispano. El último no aporta ningún dato económico o comercial, ya que se ciñe a la mera historia narrativa. El segundo, por el contrario, se ha centrado en el estudio de la historia de Veracruz durante el siglo XVI y, más concretamente, durante la etapa de la conquista y fundación de su ciudad y puerto.

Sobre el comercio realizado con otros puertos del área de influencia novohispana resaltamos dos estudios de Macías Domínguez¹¹ y Le Riverend Brusone¹² sobre Cuba y Vilá Vilar¹³ sobre Puerto Rico. Isabelo Macías al hablar del comercio de Cuba se basa en el tráfico existente entre Veracruz y La Habana y en el movimiento de flotas centrado en la primera mitad del siglo XVII. Le Riverend se ha ocupado del comercio entre Cuba y el virreinato de Nueva España durante todo el periodo de dominación española.

Esta falta de una bibliografía sobre el comercio de Veracruz ha hecho que tengamos que basarnos en otras fuentes para su reconstrucción, fundamentalmente de archivos. Este hecho ha limitado cronológicamente de nuestra investigación por su estado¹⁴.

⁶. ARCILA FARIAS, Eduardo: El comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII. El Colegio de México. México, 1950.

⁷. RUBIO MAÑÉ, José Ignacio: "Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche". Boletín del Archivo General de la Nación, 24(1953)4 y 25(1954)1 y 2.

⁸. TRENS, Manuel B.: Historia de Veracruz. Jalapa, 1947. 2 vols.

⁹. MELGAREJO VIVANCO, José: Breve historia de Veracruz. Gobierno del Estado de Veracruz. Jalapa, 1960. 268 págs.

¹⁰. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Juan José: Aportaciones a la historia de Veracruz. Veracruz, 1978. 2 vols.

¹¹. MACIAS DOMÍNGUEZ, Isabelo: Cuba en la primera mitad del siglo XVII. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1978.

¹². LE RIVEREND BRUSONE, Julio: Historia económica de Cuba. Editora Nacional de Cuba. La Habana, 1965. También, Relaciones entre Cuba y Nueva España (1518-1820). Revista de Historia de América, 1954. Págs. 45-108.

¹³. VILA VILAR, Enriqueta: Historia de Puerto Rico. 1600-1650. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1974.

¹⁴ Así, nos hubiese gustado comenzar nuestra investigación a partir del comienzo de la imposición del impuesto del almojarifazgo al comercio intercolonial (1573), establecida durante el mandato del virrey Martín Enríquez, y que es cuando el citado impuesto puede decirse que se cobraba sobre todo el comercio "legal" del puerto de Veracruz. Pero la ausencia de documentación nos ha obligado a situarnos en 1587 como inicio. Hemos querido, pues, abarcar la situación del comercio veracruzano en un periodo de auge continuado por otro de crisis para comprender mejor dos etapas diferentes de la economía novohispana. Existen dos lagunas documentales que interrumpen el estudio de la evolución de la tendencia del comercio de Veracruz. La primera está comprendida entre 1574 y 1586, mientras que la segunda abarca los años de 1623 a 1635. Ambas representan en total un cuarto de siglo de la intercambio mercantil de Veracruz. La segunda etapa se encuentra en un momento decisivo, puesto que en ella comienza el auge del comercio intercolonial del puerto novohispano.

Como base de este estudio hemos utilizado las cartas-cuenta de la Caja Real de Veracruz existentes en el Archivo General de Indias, única fuente que recoge todos los sentidos del comercio del puerto novohispano, en las cuales se incluye un impuesto, el almojarifazgo.

El almojarifazgo fue uno de los muchos gravámenes establecidos sobre el comercio colonial americano. Con su estudio detallado podemos establecer una cuantificación del comercio desarrollado en el puerto de Veracruz entre 1572 y 1650, al ser un porcentaje fijo del valor de las mercancías que entraban o salían de dicho puerto novohispano. Es aquí donde radica la verdadera importancia de este derecho y su recaudación.

2.- Veracruz y las flotas.

La vida en Veracruz estuvo siempre mediatizada por el movimiento de embarcaciones de su puerto. No sólo originó un aumento de población y cambio el ambiente y el orden público de la ciudad. Durante todo el período estudiado se entabló un conflicto de competencias entre los alcaldes mayores de Veracruz, los oficiales reales de su caja, el castellano de San Juan de Ulúa y los generales de las flotas que arribaban a su puerto. El origen de estos conflictos radicó en la lucha por el control de la carga y descarga de las mercancías de las embarcaciones, pues muchos podían ser los beneficios que podían originarse de tal privilegio; junto con el mantenimiento del orden público de la ciudad.

Los marineros y soldados de flotas y armadas tomaban la ciudad, causando numerosos problemas a la población, pendencias y muertes. Los generales de las flotas, que eran los encargados de mantener la disciplina y el orden de la gente de mar, en ningún momento permitieron a las justicias de la ciudad reprimir tales desmanes por no tener jurisdicción; pero ellos, que la detentaron, no la ejercieron.

Esta situación alcanzó su punto más álgido con las flotas de los generales Diego Maldonado (1581) y Alvaro Flores de Quiñones (1582)¹⁵, siendo con esta última cuando la espiral de violencia alcanzó su máxima expresión. Hubo enfrentamientos armados entre la población civil veracruzana y los soldados de la flota hasta el punto de que los justicias de la ciudad intentaron, sin conseguirlo, embarcar a los soldados a la fuerza. El general Flores de Quiñones, desairado, tomó la ciudad con sus tropas, implantando la ley marcial en ella, poniendo guardias en todas las casas, impidiendo a los vecinos desplazarse durante la noche y a los justicias el realizar sus funciones.

Ante tales hechos el Cabildo de Veracruz pidió y obtuvo del rey una cédula¹⁶ dirigida al general de la flota de 1585, Diego de Alcega, y sucesivas para que no permitieran a la gente de mar desembarcar en el puerto de Veracruz. A pesar de esta prohibición en la flota de 1589, al mando de Martín Pérez de Olazábal, los incidentes volvieron a reproducirse en la ciudad, aunque no con la intensidad anterior.

Con la flota del año 1600, a cargo del general Pedro de Escobar Melgarejo, siendo almirante de la misma Juan de Esquivel, se reprodujeron los incidentes. Una vez en tierra el general, sin tener en cuenta las precisas órdenes reales y los privilegios de Veracruz, tomó la ciudad con los soldados de la flota. Durante todo momento no permitió salir ni entrar de la

¹⁵. *La ciudad y puerto de la Veracruz suplica asiento atento a lo que refiere se de cedula para que en ella no entren soldados y otras cosas sino que se queden en el puerto con la armada.* Veracruz, 25 de mayo de 1583. A.G.I. México. Leg. 350.

¹⁶. Real Cedula dada en San Lorenzo de el Escorial el 31 de marzo de 1584. A.G.I. México. Leg. 350. Ratificada por otra de 18 de agosto de 1589.

ciudad a ningún viajero, carretero o arriero sin su licencia, impedimento que extendió al tráfico marítimo.

Entre los desmanes de Escobar Melgarejo, destacamos la detención del alcalde ordinario de la Vieja Veracruz y comisario del Consulado de México en el puerto, Alvaro de Baena, con el fin de impedir que informara al virrey de la situación en que arribó la flota, reteniéndolo durante dos días en la nao capitana de la misma. La misma suerte corrieron los oficiales reales del puerto por su oposición a que el general castigase a Juan Bautista Jiménez, maestro de uno de los navíos de la flota, por haber traído pasajeros sin licencia, ya que tal infracción era de su jurisdicción.

En otro momento de sus actuaciones, Escobar violó el derecho de asilo eclesiástico al detener a Félix de Morales, vecino de Puebla, tras sacarle de la iglesia donde se había refugiado y al que retuvo durante dos meses. Lo mismo le sucedió a Juan de Chaves, escribano de registros de la Real Hacienda, por negarse a hacer los registros de su fraudulenta flota, confiscándole todos los papeles que por su cargo guardaba. En ambos casos, no tuvo en cuenta los sucesivos requerimientos que el castellano de San Juan de Ulúa, el justicia mayor y los oficiales reales de la ciudad hicieron para que fuesen puestos en libertad. Paralelamente, se produjeron enfrentamientos entre los soldados que Escobar había puesto en la ciudad y los habitantes de la misma, así como robos, apropiación de alguno de los tributos recaudados por la ciudad, asesinatos y otras tropelías que sucedieron con el beneplácito de Escobar, que dejó impunes tales desmanes.

No hubo mediación virreinal, ni real en este contencioso, puesto que unos años más adelante, entre 1605 y 1615¹⁷, le vemos a Pedro de Escobar Melgarejo ocupando el cargo de castellano de la fortaleza de San Juan de Ulúa y justicia mayor de Veracruz, continuando con los mismos abusos de poder que efectuó como general de la flota de 1600, según se desprende de un memorial de 1638¹⁸ sobre la flota de 1637, que llegó a Veracruz al mando del general Juan Pérez de Portu.

Los enfrentamientos entre los generales de las flotas y las autoridades locales del puerto continuaron. En 1630 el general Gerónimo Gómez de Sandoval tomó de nuevo Veracruz empleando los mismos métodos que en 1600¹⁹. La actividad portuaria estuvo en todo momento controlada por este general hasta el punto de no poder realizarse ningún movimiento sin su consentimiento, cobrando los impuestos del comercio según su arbitrio y beneficio y vulnerando los privilegios de la ciudad al entender en causas de justicia alegando que era jurisdicción suya. En la nao capitana trajo Gómez de Sandoval gran cantidad de mercancías de su propiedad, así como en otras embarcaciones de su flota, en contra de las ordenanzas existentes. Este hecho era muy frecuente y para ello se basaban en interpretaciones particulares de la ley, aunque no era frecuente introducir grandes cantidades, como parece que ocurrió con Gómez de Sandoval.

En 1636 el general Luis Fernández de Córdoba encarceló a su almirante por pretender partir hacia la metrópoli en la fecha señalada por las instrucciones dadas en Sevilla, así como al contador del puerto de Veracruz por no querer colaborar en el fraude que venía en su flota. Para borrar las huellas de su ilegalidad destruyó los autos realizados por un juez sobre el comercio ilícito realizado en el puerto novohispano.

¹⁷. *Cartas de los oficiales reales*. Veracruz, 3 de abril de 1605 y 1615. A.G.I. México, 351.

¹⁸. *La nueva ciudad de la Veracruz. Con el señor fiscal sobre que se guarden sus preeminencias*. Veracruz, 24 de julio de 1638. A.G.I. México. Leg. 350. 28 fols.

¹⁹. SERRANO MANGAS, 1989, págs. 340-341.

La actividad originada por el tráfico de flotas en el puerto de Veracruz fue siempre importante y fundamental. La vida de la ciudad estuvo en todo momento orientada hacia el comercio, siendo el realizado con Europa el que acaparó buena parte de la actividad. Todos los sectores de su economía estaban orientados hacia las flotas, su comercio y su abastecimiento. Las estancias situadas en el área de influencia de la ciudad producían los bastimentos necesarios para el mantenimiento de las flotas y de la población flotante. Así, era un importante centro de producción de maíz²⁰ y, junto con Cartagena y Puebla, uno de los mayores productores de bizcocho de América²¹.

Uno de los principales mercados de Veracruz fue el puerto cubano de La Habana que recibió buena parte de la producción de bizcocho. Normalmente eran enviados del puerto novohispano al cubano una media de 800 quintales al año de este producto, cantidad que ascendía a 1.000 con las escaseces endémicas que aparecían en el puerto cubano²². El precio alcanzado por el bizcocho en el puerto novohispano llegaba a superar en un 100% al que se pagaba en el puerto de Sevilla. En 1620 el valor del mismo en el puerto sevillano era de 30 reales por quintal, mientras que en La Habana era de 64. Cuatro años más tarde había subido en el puerto andaluz a 32, a 75 en Veracruz y a 106 en Cartagena y para 1633 era de 60 para el puerto novohispano y 86 para el neogranadino. Importantes bizcocheros de Veracruz fueron Juan de Vergara y Francisco de Largacha, éste último llegó a ser un importante encomendero de la ciudad.

Los elevados precios alcanzados en el puerto de Veracruz no sólo estuvieron motivados por los elevados gastos de transporte y los márgenes de beneficio de los comerciantes, sino también por los incrementos estacionales de población en el puerto. Este hecho vino a darle un matiz especial con relación a otros puertos o ciudades americanos. El precio de una pipa de vino costaba en Sevilla hacia 1620 entre 220 y 242 reales y en La Habana alcanzaba los 693 reales; en 1633 el valor de la misma estaba entre 1600 y 1760 reales. Una arroba de aceite en Veracruz en el mismo año alcanzaba los 152 reales, mientras que en Sevilla tan sólo 15 ó 17 reales. El quintal de pescado salado valía entre los 104 y 128 reales en 1632-1633, 65 en La Habana y Cartagena y 98 en Portobelo. El queso tenía un valor de 160 reales por unidad en Veracruz hacia los mismos años, 64 en Cartagena y 256 en La Habana.

La ganadería veracruzana no sólo aportaba los corambres para el comercio, sino que también alimentaba con su carne a las tripulaciones de las flotas. El citado Francisco de Largacha, el alguacil mayor del Santo Oficio del puerto Juan de Zavala o el vecino Gerónimo Alemán tenían grandes estancias ganaderas en los alrededores de la ciudad, sobre todo en la Antigua, y el ganado que criaban lo dedicaban por entero para las flotas con gran beneficio para sus economías.

3.- La situación del comercio novohispano en general.

El comercio novohispano, tanto el interno como el externo, mantuvo una estrecha vinculación con España. Este hecho no sólo provocó situaciones de dependencia, sino que, creó fenómenos económicos peculiares. El monopolio mercantil de la Metrópoli basado en el

²⁰. PEÑA, 1983, pág. 31. MORENO TOSCANO, 1964, págs. 631-655.

²¹. SERRANO MANGAS, 1989, págs. 171-172.

²². SERRANO MANGAS, 1989, págs. 171-172.

comercio de flotas fue una de ellas, conservar los mercados americanos desabastecidos para favorecer la venta de productos europeos. Este planteamiento favoreció la existencia del contrabando para abastecer las colonias entre flota y flota, facilitando la introducción de terceros países en el comercio americano²³.

También, la necesidad de metales preciosos como moneda de cambio del comercio condicionó los intercambios, por la poca capacidad de compra y la tendencia hacia el autoconsumo²⁴. De esta forma, tanto el comercio intercolonial como el fomento de una industria manufacturera quedó en un segundo plano en la economía novohispana, y originó una dependencia de las colonias con la metrópoli y una desmonetarización de la economía colonial americana que, a largo plazo, perjudicó los intereses metropolitanos al interferir en el comercio intercontinental.

Con este afán por fomentar únicamente la extracción de los metales preciosos, de ejercer un control efectivo sobre los mismos y sobre el comercio, de proteger su industria interna y renovar su abastecimiento, la metrópoli arrebató a sus súbditos americanos todos los elementos por medio de los cuales pudieran rivalizar con ella. Prohibió, bajo penas muy severas, el cultivo de varios productos, la producción de determinadas manufacturas y el trato y comercio con extranjeros, para mantener una balanza comercial favorable y libre de competencias²⁵. Con el objeto de evitar filtraciones en este sistema, además de su seguridad, estuvo restringido el tráfico libre de embarcaciones en el comercio con la metrópoli durante los siglos XVI y XVII y parte del XVIII, salvo contadas excepciones²⁶.

Las islas Canarias disfrutaron de un régimen especial de tráfico directo con América controlado por la Casa de la Contratación y el Consulado de Sevilla. No debió de ser un camino de rosas este intercambio, puesto que existieron constantes quejas y litigios entre ambas partes por el mantenimiento de dicho comercio. Las embarcaciones dedicadas a este comercio realizaban la travesía del Atlántico en compañía de las flotas hasta que en el siglo XVII comenzaron éstas a marchar irregularmente a América, navegando desde entonces las naves canarias en solitario²⁷.

Como consecuencia de la limitación en el tráfico atlántico fue obligatoria la navegación en flotas a partir de 1561. A partir de este momento, la capacidad, tamaño y número de embarcaciones que las componían, fue aumentando progresivamente a lo largo del tiempo. Durante el siglo XVI arribaron a Veracruz un total de 18 flotas, 76 durante el XVII y tan sólo 20 en el XVIII. La primera flota arribó al puerto novohispano en 1565, al mando del general Pedro de Roelas, y la última lo hizo en 1776²⁸.

El comercio entre el virreinato novohispano y la metrópoli estuvo dominado por un

²³. Ibidem. Pág. 214.

²⁴. FLORESCANO: Op. cit. Pág. 456.

²⁵. Ibidem. Pág. 461.

²⁶ Entre 1529 y 1573 fue permitido comerciar con América a los puertos peninsulares de Coruña, Bayona, Avilés, Laredo, Bilbao, San Sebastián, Cartagena, Málaga y Cádiz. Más adelante fue prohibido el comercio desde estos puertos por el desorden en la recaudación de los impuestos que causaba a la Real Hacienda y la ruinosa experiencia comercial que producían en los beneficios de la Corona.

²⁷. MORALES PADRÓN, Francisco: El comercio canario-americano (Siglos XVI, XVII y XVIII). Escuela de Estudios Hispanoamericanos. Sevilla, 1955. Págs. 183-199.

²⁸. SILVA: Op. cit. Págs. 127-153.

número reducido de casas comerciales opulentas y de mercaderes, radicados principalmente en Sevilla y en Ciudad de México. Ellos fueron los que llevaron a cabo las principales transacciones comerciales con las diversas áreas del imperio marítimo castellano y ejercieron un control absoluto sobre el mismo²⁹. A finales del siglo XVII este comercio con América había pasado a manos de extranjeros, principalmente ingleses, franceses, italianos e, incluso, holandeses, con lo que puede decirse que el monopolio mercantil establecido desde los comienzos de la conquista había dejado de ser castellano.

Otra característica del comercio novohispano fue su exportación de materias primas para las industrias de elaboración de la metrópoli y otros países europeos para satisfacer las necesidades de su demanda. A cambio, las importaciones estuvieron centradas en el comercio de artículos de lujo y manufacturas, de mayor valor que las exportaciones.³⁰

La concentración de este comercio en pocas manos fue mucho más reducida en la Nueva España. La mayor parte de los mercaderes novohispanos se concentraron en las ciudades de Puebla y México, sobre todo en esta última, antes que en Veracruz, a cuyo puerto sólo acudieron cuando arribaban las flotas y en el que permanecían hasta su partida. Según José F. de la Peña³¹, el 90% del capital y de la contratación mercantil novohispana estuvo en manos de estos mercaderes mexicanos y poblanos. El capital declarado procedente de su actividad comercial estuvo acaparado por tan sólo 17 comerciantes mexicanos, cinco de ellos con el 90% y dos con el 36,4%, estos últimos fueron Francisco de la Torre y Melchor de Cuellar. La mayor parte de estos mercaderes habían sido factores de otros mercaderes en Veracruz en los comienzos de su carrera.

El sistema de abastecimiento a través de flotas creó un mercado anual, la feria, que hasta 1720 estuvo radicado en la ciudad de México y, a partir de ese año, pasó a Jalapa. A diferencia de lo que sucedió en la península con Sevilla primero y con Cádiz más tarde, en la Nueva España los tratos y contratos de este comercio intercontinental de flotas no se concentraron en el puerto de llegada y salida de las flotas, Veracruz, sino que, aunque desempeñara éste un gran papel en la actividad mercantil novohispana, fue la ciudad de México la que capitalizó el comercio del virreinato.

El papel que desempeñó el virreinato en el comercio de flotas sevillano con América representó, según Chaunu³², el 40 o el 43% de este monopolio, dentro del cual Veracruz representó a su vez el 37% entre 1506 y 1650 o el 39% entre 1520 y 1650. La totalidad de las transacciones intercontinentales novohispanas se realizaron a través del puerto de Veracruz y alcanzaron a ser el 99,9% de las mismas. En las relaciones virreinato-metrópoli, Veracruz sólo alcanzó a ser un simple puerto de carga y descarga. Sólo fue representativa como puerto del tráfico atlántico para toda Nueva España, tan sólo con una insignificante competencia en el puerto de Campeche. La razón de este abandono radicó en la escasez de infraestructuras para albergar el gran volumen de mercancías que se negociaron en él y a sus adversidades

²⁹. RIVERA, Manuel: Historia antigua y moderna de Jalapa y de las revoluciones del estado de Veracruz. Edit. Citlaltépetl. México, 1959. Tomo I. Pág. 88.

³⁰. LORENZO SANZ, Eufemio: Comercio de España con América en la Época de Felipe II. Institución Cultural Simancas. Valladolid, 1979. Tomo I. Págs. 20-21.

³¹. PEÑA GUTIERREZ, José F. de la: Oligarquía y propiedad en Nueva España (1550-1624). Fondo de Cultura Económica. México, 1983. Pág. 109.

³². CHAUNU, Pierre y Huguette: Seville et l'Atlantique (1504-1650). S.E.V.P.E.N. París, 1960. 8 vols. Resumido en Sevilla y América, siglos XVI y XVII. Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Sevilla, 1983. Págs.105-134.

climáticas.

El comercio entre la Nueva España y otras colonias americanas fue mínimo si lo comparamos con el desarrollado con la metrópoli. El tráfico de Veracruz con el resto de los puertos del virreinato representó la quinta parte del total de los movimientos del puerto. La función de este tráfico fue la de redistribuir el sobrante de las ferias mexicanas, el abastecimiento de los productos que no producían y en el envío de numerario a cambio de otras mercancías, tales como el cacao o los productos tintóreos. No existieron intercambios de importancia entre el puerto de Veracruz y los terminales de la costa situada a su norte por encontrarse ésta prácticamente deshabitada, y sí, en cambio, hubo muy importantes lazos mercantiles con los situados al sur e Islas del Caribe.

La escasa importancia de este comercio radicó en la oposición de la Corona a realizar tales intercambios por el temor a la aparición de una industria que pudiera desbancar a la castellana, por el posible desvío de la plata de las minas novohispanas, en particular, y americanas, en general, hacia otros mercados, y porque los medios técnicos y financieros del momento lo impidieron, así como también. De esta manera, el comercio intercolonial estuvo caracterizado por la precariedad e inconstancia en sus contactos comerciales durante los siglos XVI y XVII³³, más en el primero que en el segundo.

Durante el siglo XVII la situación se invirtió y las colonias obtuvieron una relativa independencia económica con respecto a la metrópoli por tener que destinar buena parte de circulante para su autodefensa, con la consiguiente reducción de los envíos en las flotas; por el aumento de las inversiones en la propia América, y por el relanzamiento de su economía³⁴. También estuvo favorecido por la crisis del comercio intercontinental, que alcanzó su máxima expresión en la década de 1650. Los mercaderes sevillanos comenzaron a tener importantes pérdidas y entre 1622 y 1643 vieron reducidos sus ingresos en 22 millones de ducados³⁵.

Esta crisis del comercio intercontinental quedó reflejada en la recaudación de los tributos reales. Mientras que durante el siglo XVI, según Denis Flynn³⁶, los ingresos fiscales americanos se incrementaron por diez, tan sólo se recaudó la mitad entre 1591 y 1595 y la cuarta parte entre 1621 y 1625.

El comercio novohispano estuvo caracterizado por la superioridad de las importaciones sobre las exportaciones, las primeras destinadas a las clases altas de la sociedad colonial, y por no recibir a cambio bienes que pudieran ser aprovechados por la industria, la minería o la agricultura coloniales. Los bienes que Nueva España demandaba de otras colonias, y que no fueron dedicados para la reexportación, estuvieron compuestos por bienes complementarios y, fundamentalmente, productos agrícolas.

Las importaciones procedentes de Sevilla comprendían, principalmente, vino, aceite, trigo, mercurio, hierro, tejidos de valor, papel, aperos, etc.; mientras que las exportaciones

³³. NOVO, Salvador: Breve Historia del Comercio en México. Cámara de Comercio de la Ciudad de México. México, 1974. Pág. 398.

³⁴. GARCÍA FUENTES, Lutgardo: Estructura y coyuntura económicas. En Historia General de España y América. Tomo IX-1. Madrid, 1985. Pág. 254.

³⁵. En 1622 fueron 4 millones, 3 en 1624, otros tantos en 1626, 14 en 1628, uno en 1629, 700 mil en 1635, 650 en 1642 y un millón en 1649. ÍDEM: En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II. Anuario de Estudios Americanos, XXXVI (1979) Págs. 251-252.

³⁶. FLYNN, Denis U.: Fiscal Crisis and the decline of Spain. Journal of Economic History, XLII (1982) Págs. 139-147. Tomado de FONTANA, Josep: Auge y decadencias de la economía del imperio español en los siglos XVII y XVIII. Revista Ecuatoriana de Historia Económica, II (1988) 3. Pág. 83.

estuvieron compuestas por plata, cochinilla, cueros, índigo, lana, tintes, maderas preciosas, sederías de China (1600-1620), etc., siendo la plata el grueso de las mismas, con la consiguiente descapitalización de la economía novohispana.

El segundo producto que Veracruz exportó, después de la plata, fue la grana o cochinilla, cuyo valor representaba cuatro veces los cueros exportados de América hacia la metrópoli durante todo el periodo colonial, y tan solamente superado por el cacao a partir de la segunda mitad del siglo XVII. La importancia de este producto para las industrias textiles europeas fue de capital importancia por su calidad tintórea. La clase más apreciada fue la grana fina que se producía en Oaxaca, Puebla y Tlaxcala. Existió otra clase de menor calidad, conocida como silvestre, que se cultivaba en Autlán de la Grana (Jalisco) o Chiapas, y cuyo volumen exportado nunca superó al de la grana fina.

El índigo fue otro producto tintóreo que alcanzó un puesto privilegiado dentro de las exportaciones veracruzanas, pero que en ningún momento obtuvo la importancia de la grana. En el puerto novohispano de Veracruz puede decirse que se concentró la comercialización de la producción americana de colorantes para una cómoda y rápida exportación.

Los precios estipulados de las mercancías comerciadas en el circuito colonial estuvieron sobrevalorados por los excesivos impuestos que la Corona impuso desde un principio al comercio y alcanzaron cifras exorbitantes cuando los mercaderes aplicaron los márgenes de beneficios, alcanzando hasta un 300% de su valor al llegar al puerto de destino.

El área de influencia comercial de Veracruz y, más exactamente, de México, abarcó toda la zona del Caribe, incluyendo Florida y la costa este novohispana. También alcanzó su radio de acción el Nuevo Reino de Granada, con su puerto de Cartagena de Indias, y a Venezuela, con los puertos de Cumaná, Caracas, Maracaibo y Margarita, a los que hemos agrupado con la denominación de Tierra Firme³⁷. Comprende el tráfico mercantil veracruzano toda la costa atlántica de Centroamérica y norte de América del Sur³⁸, sin que tengamos constancia de que existieran contactos con otros puertos. Veracruz, al igual que Acapulco y su comercio con Filipinas y Perú, fue el único puerto novohispano que mantuvo contactos mercantiles más allá del área de influencia local.

I.- Los condicionantes del comercio de Veracruz.

El puerto de Veracruz, según Chaunu³⁹, vino a ser la puerta del comercio novohispano en general y de México en particular. Su función dentro del sistema mercantil del virreinato vino a ser la de puerto habilitado para la carga y la descarga de las mercancías que a ella llegaban, mientras que va a ser la capital del virreinato, México, la que va a encargarse de la organización de toda la estructura mercantil, desde las ferias hasta la redistribución de las mercancías negociadas en este sistema. Esta capitalidad permaneció hasta el año 1717

³⁷. Agrupación que políticamente no concuerda con la establecida por nosotros, puesto que Venezuela dependía de la Audiencia de Santo Domingo o, lo que es lo mismo, del virreinato de Nueva España.

³⁸. ARCILA FARIAS, Eduardo: Op. cit. Pág. 20. CHAUNU, Pierre: Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII. Historia Mexicana, IX (1960). Pág. 530.

³⁹. - El virreinato mexicano tenía un área de influencia económica que abarcaba las Antillas, América Central y el norte de América del Sur. CHAUNU, Pierre: Sevilla y América siglos XVI y XVII. Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Sevilla, 1983. Pág. 112-113 y "Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII", Historia Mexicana, IX (1960), pág. 527-528. Recogido por DE LA PEÑA, J.F.: Oligarquía y propiedad en Nueva España, 1550-1624, F.C.E., México, 1983. Pág. 109. RIVEREND BRUSONE, Julio le: "Relaciones entre Nueva España y Cuba (1518-1820)". Revista de Historia de América, 1954. Pág. 46.

en que Jalapa toma el relevo a México como tal por su mayor proximidad al puerto de Veracruz., ciudad más cercana al puerto.

Esta circunstancia queda corroborada por el hecho de que la mayor parte de los comerciantes que participaron en este sistema mercantil novohispano, los más importantes, no residieran en Veracruz, sino en México o en ciudades cercanas al puerto, como Puebla de los Angeles, siendo los más humildes mercaderes o los factores de los más ricos comerciantes mexicanos, poblanos o españoles quienes la habitaran habitualmente⁴⁰. Las razones de este absentismo ya han quedado expuestas anteriormente al referirnos a la historia de la ciudad de Veracruz.

Sobre la influencia de la climatología en el tráfico mercantil veracruzano, el francés Pierre Chaunu ha establecido cuatro periodos de actividad a lo largo del año, dos de máxima actividad y otros dos de "aguas muertas". Según Chaunu, el mes de mayo y la primera quincena de junio y septiembre serían de gran movimiento de embarcaciones, mientras desde la segunda quincena de junio hasta finales de agosto y de octubre a abril el tráfico del puerto de Veracruz sería mucho más reducido⁴¹. Dos fueron los factores climáticos que originaron esta peridificación y condicionaron el tráfico de Veracruz: los huracanes tropicales y los vientos del norte; los primeros, más estacionales y espectaculares que los segundos, actuaban, y actúan, de junio a octubre en la zona del Golfo de México, mientras que los "nortes" se mantenían durante todo el año impidiendo o, mejor dicho, dificultando la navegación en la zona⁴².

En realidad estos periodos de actividad portuaria establecidos por Chaunu para el puerto de Veracruz adquieren otra dimensión si tenemos en cuenta el desarrollo del tráfico de las flotas y navíos sueltos del puerto novohispano. La existencia de lo que se ha denominado como tiempos de "aguas muertas" o de inactividad no fueron tales, sino que más bien hubo un importante comercio intercolonial, no tan influyente como el realizado con la Metrópoli.

A diferencia de la climatología, las flotas originaron una mayor distribución del tráfico comercial del puerto a lo largo del año. De esta forma, hemos podido constatar la existencia de otros dos periodos de actividad diferentes a los establecidos por Chaunu, -el primero de marzo a junio y el segundo de agosto a octubre-, originados cada uno por la entrada y la salida de las flotas de Veracruz; mientras que, por otro lado, de noviembre a febrero y en agosto hubo una menor actividad mercantil dedicada al comercio intercolonial, lo que nos viene a

⁴⁰.- Buena parte de estos factores destinados en Veracruz suplantarán a sus representantes y pasarán a residir en la capital del virreinato, dejando en este puerto a nuevos encomendados como delegados de sus negocios. LORENZO SANZ, Eufemio: Comercio de España con América en la época de Felipe II. Institución Cultural Simancas. Valladolid, 1974. Tomo I. Págs. 145-146. DE LA PEÑA, J.F.: Op. cit. Pág. 109. CHAUNU, Pierre: "Veracruz...". Págs. 542-543. GIL BLANCO, Emiliano: "El tráfico del puerto de Veracruz en 1572". Estudios de Historia Social y Económica de América, 6(1990). Pág. 21.

⁴¹.- En total son dos meses y medio de actividad portuaria y nueve y medio de inactividad. CHAUNU, Pierre: "Veracruz...", pág. 535. GIL BLANCO, E.: "El tráfico de Veracruz...". Pág. 19.

⁴².- La acción de los "nortes" arrastraba materialmente las embarcaciones contra la costa e impedían las maniobras en el puerto de Veracruz, teniendo que refugiarse los navíos en la isla de San Juan de Ulúa para protegerse de ellos, y que junto a los numerosos arrecifes, no controlados por las cartas de navegación de la época, dificultaron la navegación en la zona del Golfo. Sólo los pilotos expertos y con amplio conocimiento del tráfico intercolonial, eran capaces de navegar entre tantas dificultades. CHAUNU, Pierre: Seville et l'Atlantique, 1505-1650. S.E.V.P.E.N. Paris, 1955-1960. Tomo VIII-1. Págs. 695-696 Y 721, Anexo II. Sevilla y América... Pág. 110. Y "Veracruz...". Págs. 532 y 553 (nota 40). GIL BLANCO, E.: "El tráfico de Veracruz..." Pág. 19.

demostrar que no hubo una paralización del comercio como nos da a entender Chaunu⁴³.

a) La participación comercial del puerto de Veracruz.

Pero ¿cuál fue el papel que desempeñó el puerto de Veracruz tanto en el comercio de flotas como en el intercolonial? Chaunu ya lo ha establecido para el primero⁴⁴. La distribución del monopolio del comercio de flotas según el autor francés se distribuyó de la siguiente forma:

	1504-1650	1520-1650
NUEVA ESPAÑA	42 %	40,3 %
TIERRA FIRME	43 %	41,7 %
ISLAS	15 %	18,0 %

Dentro de este comercio intercontinental o de flotas novohispano, Veracruz representó el 37% del total entre 1504 y 1650 o el 39% entre 1520 y 1650, es decir, las 9/10 partes del trato establecido entre el Virreinato y la Metrópoli o el 99% de este tráfico⁴⁵, siendo Tabasco y Campeche los terminales novohispanos que acapararon buena parte del 1% restante de este intercambio. Queda pues por establecer la contribución del puerto novohispano al comercio intercolonial.

A pesar de que a través de Veracruz fue negociada la casi totalidad del comercio novohispano, en sus transacciones con las colonias americanas estuvo supeditada por el comercio de flotas, por los elevados costes de los fletes de las embarcaciones, por las numerosas cargas impositivas, por las características de su puerto, por el contrabando, por el localismo de los mercaderes, por la diversificación de sus mercados y por la utilización de la plata como moneda de pago para compensar su balanza comercial.

Sobre la preponderancia del tráfico veracruzano con la Metrópoli en las transacciones intercoloniales, ya ha quedado suficientemente probado por los datos expuestos sobre la influencia del mismo a la hora de establecer una periodicidad del movimiento comercial veracruzano y sobre el papel desempeñado por dicho puerto en él. Para ratificar ésta tesis nos remitimos a los datos obtenidos por el comercio legal veracruzano, que desarrollamos en este mismo capítulo. Según estos datos, el 83,6% del valor de las mercancías negociadas por el puerto de Veracruz entre 1587 y 1650 procedían del comercio intercontinental de flotas,

⁴³. - Las Flotas de Nueva España arribaban a Veracruz hacia el mes de mayo originando un tráfico de entrada en el dicho puerto desde el mes de marzo para poder introducir las mercancías que iban a ser exportadas en ellas, aumentando el ritmo de las salidas de embarcaciones para su redistribución por toda la zona de influencia novohispana desde su arribada para la redistribución de los productos llegados de la metrópoli. De igual manera la salida de las Flotas en septiembre originaban un incremento de las entradas de embarcaciones desde el mes de agosto puesto que se importaban las mercancías que luego se exportaban a la Península y de las salidas hasta el mes de octubre. Como puede verse son seis meses de máxima actividad y otros tantos de menor tráfico, aunque no nulo, como nos pretende demostrar Chaunu. Vid. supra nota 3. Véase también GIL BLANCO, Emiliano: El comercio de Veracruz a través de las cuentas de Almojarifazgo, 1600-1622. Memoria de Licenciatura. Alcalá de Henares, 1985.

⁴⁴. CHAUNU, Pierre: Seville et l'Atlantique..., 12 tomos, resumido en Sevilla y América..., págs. 108-109, y en "Veracruz...", págs. 528 y 530.

⁴⁵. - CHAUNU, Pierre: Sevilla y América.... Págs. 108-109. Y del mismo autor "Veracruz...". Pág. 530. En realidad, Veracruz acaparó, según Chaunu, el 99,9% del comercio novohispano que se hizo a través de Veracruz.

quedando el 16,4% restante para lo intercambiado al margen de las flotas, -ya bien sea con el resto de los terminales americanos, con la península o con África-. Piénsese que la afluencia de flotas, ya fueran mejor o peor abastecidas, condicionó el tráfico comercial mexicano, tanto el de cabotaje como el de interlope, produciendo una evolución pareja entre ambos comercios durante todo este periodo trabajado.

b) Fletes y seguros en el comercio indiano.

No se conocen estudios pormenorizados sobre los fletes y los seguros de embarcaciones que se utilizaron en el tráfico indiano durante este periodo al no existir fuentes directas sobre el tema. Tan sólo hemos encontrado referencias en la legislación de la época, escasa, y algunos datos sobre lo que estaba estipulado para su cobro. Apenas fueron utilizados los seguros en el comercio indiano⁴⁶, la mayor parte de los comerciantes tenían que hacerse cargo de los riesgos de la navegación, de la inseguridad de los mercados indianos o de los elevados impuestos cobrados por la Monarquía⁴⁷. Además los mercaderes corrían el peligro de encontrarse, -debido a la naturaleza perecedera de algunos productos comerciados, fundamentalmente agrícolas-, con la mercancía en pésimas condiciones a su llegada al puerto de destino después de una larga travesía.

De los fletes sabemos que los comerciantes pagaban una cantidad variable sobre la tonelada cargada, independientemente de la clase de mercancía. Al empezar el comercio con América por los fletes se pagaba entre cien y ciento diez maravedíes por tonelada, mientras que a finales del reinado de Carlos I ascendía ésta cantidad a ciento cuarenta maravedíes⁴⁸. Aunque durante todo el periodo trabajado el valor de los fletes se mantuvo de acuerdo con las necesidades del mercado, ya que en un principio utilizaban como norma para estipular su valor la costumbre o el acuerdo entre las partes, hubo varios intentos de regular y fijar el costo del transporte de las mercancías entre ambos continentes, como ocurrió en 1572 y en 1615⁴⁹. La Corona, a través del Consejo de Indias, estableció que los costos del transporte debían calcularse según las necesidades de espacio de las flotas, tanto en la Metrópoli como en las colonias americanas, basándose para ello en que nunca habían sido superiores al 1%

⁴⁶.- Sólo cuando se preveía la existencia de algún peligro se aseguraban las mercancías, aunque esto era muy raro. Pagábase un porcentaje sobre el valor de las mercancías, que venía a ser entre el 5 y el 10%. LORENZO SANZ, Eufemio: Comercio de España con América... Tomo I. Págs. 260-261.

⁴⁷.- Aunque ya ha quedado expuesto en el capítulo anterior, durante el periodo colonial los principales impuestos que se cobraban al Comercio eran el almojarifazgo, la avería, la alcabala, el consulado, el tonelaje y la Armada de Barlovento. Por ejemplo, a finales del siglo XVI el Comercio pagaba tan sólo de almojarifazgo entre un 7,5% o un 12,5%, según fuera el tráfico colonial o intercontinental, a lo que había que añadir un 2% de avería, variable, más un 10% de alcabala de primera venta, con lo la mercancía pagaba entre un 24,5 o un 19,5% sobre el precio de la misma entre el puerto de destino y el de origen.

⁴⁸.- Los oficiales reales sugirieron al Consejo de Indias que al aumentar los precios aumentase libremente el flete de las embarcaciones. HARING, Clarence H.: Comercio y navegación entre España y la Indias en la época de los Habsburgo. Fondo de Cultura Económica. México, 1979. Pág. 353, nota 53.

⁴⁹.- En 1572 a petición del Consulado de Sevilla, el Consejo de Indias pidió a los oficiales reales que mantuvieran el precio de los fletes ante el elevado valor que adquirieron en la flota de ese año; pero en 1582 aparecen de nuevo cobrados libremente, según podemos ver en el reglamento de las flotas. En 1615 el Consejo de Indias intentó otra vez establecer un valor fijo del costo real del transporte de los productos que se enviaban de Veracruz a la Metrópoli. HARING, Clarence H.: Comercio y navegación... Págs. 353-354.

de lo cobrado de esta manera⁵⁰.

Para el caso de Venezuela fueron más caros los fletes del transporte del cacao que el de las mercancías introducidas por su comercio. El mínimo valor del coste de los fletes fue estipulado por el mutuo acuerdo entre comerciantes y maestros de las embarcaciones, alcanzando un valor de cinco pesos por cada 110 libras de cacao enviadas⁵¹.

Todo lo anteriormente expuesto hizo que el costo del transporte de la mercancía fuese elevado y, por tanto, repercutía sobre los precios de las mercancías en el terminal de destino, alcanzando algunos productos entre un 75 y un 100% de su valor en la Metrópoli. Es de suponer que los beneficios obtenidos en éstas transacciones no se verían reducidos por todos estos inconvenientes.

c) El contrabando.

No influyó sobre los beneficios del comercio indiano la existencia de un importante contrabando, aunque sí condicionó grandemente el abastecimiento "oficial" de los mercados coloniales. Acudían los contrabandistas, generalmente extranjeros, a zonas apartadas del tráfico habitual de embarcaciones y de las grandes poblaciones, a playas solitarias donde reunían a los habitantes de la zona para intercambiar las numerosas mercancías que traían por plata, respaldados por la necesidad de productos manufacturados de todos los estamentos de la sociedad colonial⁵². Este sistema de intercambio estuvo estrechamente relacionado con la piratería, ya que esta última siempre fue utilizada para forzar el intercambio comercial y para ello iba acompañada de embarcaciones mercantes para, una vez alcanzado su objetivo, poder intercambiar las mercancías. Este hecho fue incrementándose a partir de la ocupación de Jamaica por los ingleses en 1655⁵³.

Para el caso de Veracruz, era su costa norte, que comprende los terminales de Tampico, Tamiahua y río Pánuco, la zona por donde intentaban introducir los contrabandistas sus mercancías e, incluso, pasaban largas temporadas asentados en la zona sin que fueran molestados. Como lo demuestra el hecho de que en 1655 fueran apresadas dos urcas y 22 ingleses en Tampico y llevados presos a la capital del virreinato, México⁵⁴. La razón de que esta zona fuera tomada por los contrabandistas como base de operaciones se debe a que era

⁵⁰. - Recopilación de leyes de los Reinos de Indias. Ediciones Cultura Hispánica. Madrid, 1973. Libro IX, título XXXI, ley VI, folio 53. D. Felipe III en el Pardo a 14 de Diciembre de 1615. ARTIÑANO Y DE GALDACANO, Gervasio de: Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias. Talleres de Oliva. Vilanova, 1917. Pág. 302.

⁵¹. - Tampoco hubo seguros para el transporte del cacao y, si algo sucedía durante su envío, las pérdidas eran soportadas tanto por comerciantes como por cosecheros. Los fletes del numerario que a cambio del cacao se enviaba a Veracruz alcanzaron el 1% de su valor. CALDERÓN, Francisco R.: Historia económica de la Nueva España en tiempos de los Austrias. Fondo de Cultura Económica. México, 1988. Págs. 592 y 593.

⁵². - MOYA PONS, Frank: Historia colonial de Santo Domingo. Universidad Católica. Santiago, 1979. Pág. 113.

⁵³. - GIL BLANCO, Emiliano y CASADO ARBONIES, Fco. Javier: "Introducción al estudio del virrey de México Conde de Baños". Anales Complutenses, I(1987). Pág. 107. HARING, Clarence H.: Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII. Academia Nacional de la Historia. Caracas, 1925. Págs. 107-109.

⁵⁴. - Algunos de estos ingleses murieron en una refriega cuando fueron descubiertos por unos vaqueros mulatos y los que quedaron vivos esperaron a entregarse al primer español que encontraron ya que no querían hacerlo a los vaqueros. Una vez llegados a México fueron tratados como calvinistas. CHAUNU, Pierre: "Veracruz...". Pág. 538. GUIJO, Gregorio M.: Diario, 1648-1664. Edit. Porrúa. México, 1953. Tomo II. Págs. 35 y 36.

una de las más despobladas del virreinato, puesto que se encontraba en la frontera entre los indios sedentarios y los nómadas, siendo, por lo tanto, muy propicia para este tipo de comercio ilegal.

La participación en este comercio ilegal de la población e, incluso, de las autoridades locales coloniales, -que se desentendían de sus funciones ante tal evento, lo facilitaban o participaban del mismo-, hicieron posible y perdurable durante siglos su existencia. Favoreció también el rígido sistema de monopolio del comercio intercontinental impuestos por Castilla, que dejaba desabastecido parte del territorio novohispano en particular y americano en general⁵⁵.

La cuantificación de este tipo de comercio es casi imposible de evaluar con las fuentes existentes en España, como ocurre también con el fraude. Tan sólo en algunas ocasiones, casi siempre a través de la delación, aparece algún comiso en las Cajas Reales, estipulando el valor de lo incautado, pero las cantidades que aportan no son significativas a la hora de establecer los porcentajes que hubo de contrabando en el sistema comercial indiano, ya que fueron hechos aislados los que cuantifica. Conocemos su existencia, pero falta saber su valor e influencia dentro del comercio indiano.

d) La plata como forma de pago.

El desfase de la balanza comercial americana hizo que su compensación este desfase se satisficiera con la plata por ella producida. Esto no quiere decir que no existieron otras formas de pago además de este metal precioso, como por ejemplo la utilización de la letra de cambio librada contra otras plazas comerciales, muy común en el comercio de flotas durante toda la época colonial⁵⁶. Para el caso de la Nueva España, este desfase fue del 75% de las importaciones contra el 25% de las exportaciones, ello fue debido al mayor valor de las mercancías introducidas desde la Metrópoli, mientras que la colonia novohispana exportaba, además de numerario, principalmente productos agrícolas, de mayor volumen pero de menor valor que las manufacturas europeas.

No existen aún estudios que cuantifiquen la exportación de plata novohispana como forma de pago del comercio, tanto colonial como intercontinental. Para tener una aproximación del total de metales preciosos importados en Sevilla nos hemos remitido a los datos expuestos por Hamilton⁵⁷, Lorenzo Sanz⁵⁸ y a las remisiones de caudales para la Corona⁵⁹ y de esta forma poder tener una aproximación de la plata exportada por particulares y la Real Hacienda a España.

El primer problema que surge al utilizar estos datos ha sido la fiabilidad de los

⁵⁵.- En ocasiones estos mercados quedaban desabastecidos como consecuencia de la política del Consulado de Sevilla y de la Monarquía para mantener los precios elevados y obtener mayores beneficios. GARCIA FUENTES, Lutgardo: "Estructura y coyuntura económicas". Historia general de España y América. Tomo IX.1. Madrid, 1985. Pág. 263.

⁵⁶.- PEREZ HERRERO, Pedro: Plata y libranzas. La articulación comercial del México borbónico. El Colegio de México. México, 1988. Pág. 80 y ss.

⁵⁷. HAMILTON, Earl J.: El tesoro americano y la revolución de precios en España, 1501-1650. Editorial Ariel. Barcelona, 1983. Págs. 23-59.

⁵⁸. LORENZO SANZ, Eufemio: Comercio de España con América..., Tomo II. Cuarta parte. Págs. 168-262.

⁵⁹.- A.G.I. AUDIENCIA DE MÉXICO, leg. 351. CONTADURÍA, leg. 892.

aportados por Hamilton, puesto que no da las fuentes originarias de los mismos. Los hemos mantenido como un índice aproximativo de las importaciones de plata en Sevilla y como comparativo de los datos aportados por Lorenzo Sanz, mucho más fiables. En segundo lugar, nos encontramos con la no discriminación de las diferentes procedencias de la plata, ya que por particulares se incluía a la plata enviada por mercaderes, individualmente y por bienes de difuntos, además de venir en compañía de la destinada para la Corona. Hemos discriminado los tres tipos de plata con los datos que da Lorenzo Sanz en su obra para establecer los porcentajes que corresponden a cada uno de ellos⁶⁰. Así, de todos los metales preciosos importados por Sevilla procedentes de Nueva España el 43,7% vino para particulares, el 27,5% para comerciantes, el 26% para la Corona y el 2,6% de bienes de difuntos. Si de estas cantidades deducimos el oro y lo que recibió la Corona, es decir, sólo la plata recibida para particulares en Sevilla, los porcentajes cambian, siendo ahora los mercaderes quienes recobieron la mayor cantidad del metal precioso, 72,04%, seguidos de la plata para particulares, 24,47%, y de la de bienes de difuntos 3,36%⁶¹. Ello es razonable puesto que los comerciantes sevillanos recibían el pago de las mercancías exportadas en la última flota que partía a América.

El paralelismo existente entre estos datos y el auge del comercio intercontinental novohispano es significativo, ya que este último sucedió entre los años 1580 y 1620⁶².

e) Los comerciantes que participaron en el comercio indiano.

Sobre los comerciantes que participaron en el comercio veracruzano ya ha quedado establecido en este capítulo su lugar en el puerto, pero no su participación en el comercio, tarea más ardua y de difícil cuantificación⁶³. Hay que distinguir entre los mercaderes dedicados al tráfico colonial, los más, de los que lo hacían con la Península, los menos, dos formas de comerciar y de comerciantes; los comerciantes coloniales eran más modestos que los que se dedicaban al tráfico intercontinental en cuanto a independencia económica, pues dependían los primeros de los segundos, y estos últimos participaban del Monopolio, pero en una pequeña proporción al ser los comerciantes sevillanos los que lo acaparaban.

De entre los más importantes comerciantes mexicanos destacamos a Melchor de Cuelar y a Francisco de la Torre, que poseían entre los dos 865.000 pesos de capital. El primero, natural de Cádiz, que llegó a América como encomendero de otro mercader y que llegó a tener

⁶⁰.- LORENZO SANZ, Eufemio: Comercio de España con América... Tomo II. Pág. 257. Cuadro 69: Totales de oro, plata y reales recibidos en 1566 de Tierra Firme, Honduras y La Habana por los mercaderes, particulares y herederos de difuntos.

⁶¹.- LORENZO SANZ, Eufemio: Comercio de España con América... Tomo II. Págs. 257 y 259. Gráfica del tanto por ciento de oro recibido por la Corona, mercaderes, particulares y herederos de difuntos en 1566.

⁶².- Se refiere al comercio con España, dejando al margen el comercio colonial. Defiende un auge sostenido del comercio de 1562 a 1620 aproximadamente, apareciendo una crisis fuerte hasta 1635 y que, después de esta fecha, se estabilizaría. CHAUNU, Pierre: Seville et l'Atlantique... Tomo VI-2. Págs. 553-558 y 655-666. MORILLA CRITZ, José: "Crisis y transformación de la economía de Nueva España en el siglo XVII. Un ensayo crítico". Anuario de Estudios Americanos, XLV (1988). Págs. 241-272.

⁶³. La documentación utilizada fundamentalmente, la del almojarifazgo, no hace mención de los mercaderes que consignaron las mercancías para pagar dicho impuesto, sino que relaciona, como ya ha quedado reflejado en el capítulo anterior, al maestre o dueño de la embarcación que arribaba o salía del puerto de Veracruz.

el cargo de ensayador de la Casa de la Moneda de México, tenía en 1622 un capital de 426.700 pesos adquirido con su esfuerzo personal, con unas deudas favorables de 129.100 pesos. Francisco de la Torre, que empezó su carrera mercantil en este continente amparado por un pariente suyo y que llegó a ser tesorero de la Santa Cruzada, alcanzó a tener un capital de 438.530 pesos y unas deudas favorables de 293.000 pesos⁶⁴.

Algunos de los más importantes comerciantes accedieron a tener cargos en el Consulado de México⁶⁵, entre los que destacamos a Alonso Ortiz de Arévalo y a Cristobal de Zulueta, con un capital conjunto de 501.300 pesos⁶⁶. Ortiz de Arévalo, procedente de la zona de Huelva, varias veces cónsul y prior del Consulado de México, a finales del siglo XVI (1592) su riqueza alcanzaba los 600.000 pesos, a comienzos del siglo XVII (1602) ésta ascendía a los 300.000 pesos y en 1622 a 262.800 pesos⁶⁷. Zulueta, que fue prior del Consulado, llegó a tener 238.500 pesos de capital mercantil⁶⁸.

f) Los terminales que participaron en el comercio colonial del puerto de Veracruz.

La compleja red comercial establecida por Veracruz o, mejor, por el complejo portuario Veracruz-México durante este periodo abarcaba tres continentes, por supuesto, América y, además, Europa y África. En total fueron 25 los terminales con los que mantuvo relaciones mercantiles el puerto novohispano, 20 americanos, 3 africanos y 2 europeos, que enumerados fueron los siguientes:

América: Alvarado, Campeche, Caracas-L.G.⁶⁹, Cartagena, Coatzacoalco, Cumaná, Florida, Cuba, Honduras, Jamaica, Maracaibo, Margarita, Pánuco, Puerto Rico, Río de Lagartos, Santo Domingo, Tabasco, Tampico, Tuxpan-Tamiahua y Yucatán.

África: Angola, Cabo Verde y Guinea.

Europa: Canarias y Castilla⁷⁰.

Hemos mantenido parte de esta estructura, como más adelante se verá, para organizar

⁶⁴. Ambos acapararon el 36,4% del capital mercantil declarado en México, según los inventarios de bienes para poder acceder a un cargo. PEÑA, José F. de la: Op. Cit. Págs. 109 y 132-133. Tabla XII. En total ha contabilizado diecisiete comerciantes, diez de los cuales fueron priores y cónsules del Consulado de México, con un patrimonio inventariado en 2.280.399 pesos en 1622.

⁶⁵. Vid. supra nota 22. PEÑA, José F. de la: Op. Cit. Cuadro XI.

⁶⁶. Este cantidad supone el 22% de lo declarado como capital mercantil en México.

⁶⁷. Ibidem: Págs. 117-118 y Cuadro XI.

⁶⁸. Ibidem. Cuadro XI.

⁶⁹. Caracas es una ciudad interior y el comercio que realiza es a través del puerto de La Guaira. La documentación de almorjafazgo cita Caracas en lugar de su puerto de ahí que añadamos a la ciudad las iniciales del puerto de salida.

⁷⁰. Hemos tomado la denominación de Castilla como terminal de Veracruz porque así viene en la documentación. Todos sabemos que los terminales a los que en realidad se refiere son Cádiz y, sobre todo, Sevilla. Otro tanto pasa con Canarias, también denominada así globalmente por la documentación, con ella manteniendo el puerto novohispano contactos con Tenerife, Garachico y la isla de Gran Canaria.

todos los terminales, utilizando el criterio de la afinidad geográfica, que es lo mismo que realizarlo según las características y la duración de la navegación, que mantiene iguales tiempos recorridos entre terminales de una misma zona geográfica y el puerto veracruzano. No hemos encasillado dentro de ningún grupo a Honduras, porque no hemos encontrado ninguna característica que lo asimilara alguno de ellos; este hecho no desmerece la investigación al no ser significativo lo negociado con este terminal, ni mantener una relación comercial estable entre este y Veracruz⁷¹.

De esta manera, la clasificación establecida quedaría de la siguiente manera:

NUEVA ESPAÑA. Alvarado, Campeche, Coatzacoalco, Pánuco, Río de Lagartos, Tabasco, Tampico, Tuxpan-Tamiahua y Yucatán⁷².

ISLAS DEL CARIBE. Florida⁷³, Cuba, Jamaica, Puerto Rico y Santo Domingo.

TIERRA FIRME. Caracas-L.G., Cartagena, Cumaná, Maracaibo y Margarita.

EUROPA. Canarias y Castilla.

AFRICA. Angola, Cabo Verde y Guinea.

OTROS. Honduras.

Quedan pues establecidos los mercados del puerto de Veracruz entre 1587 y 1650, pero antes de pasar a su estudio pormenorizado hay que puntualizar dos cosas. Como puede verse en esta clasificación, tanto Castilla como Canarias han sido incluidas. Esto quiere decir que lo que contabilizamos en estos dos "terminales" no es el comercio de flotas, sino el de navíos sueltos o de "aviso" que acuden a Nueva España con permiso especial de la Corona conduciendo la documentación oficial y de particulares y a los que permitían el transporte de algunas mercancías, muy pocas al ser embarcaciones ligeras las que hacían tan largo trayecto. Como puede verse, distinguimos entre el comercio de flotas y el de navíos de "aviso" pues el primero puede decirse que fue más bien un comercio regular e institucionalizado y el segundo, al contrario, fue irregular y supeditado a las necesidades del mercado. En cuanto al valor de las mercancías negociadas era muy poco el daño que podía hacer el uno al otro, aunque el Consulado de Sevilla llegó a pedir en algunas ocasiones la supresión de este comercio.

Por otra parte, lo contabilizado como "no especificado" corresponde a una laguna en la documentación del almojarifazgo para los años 1622 a 1636, como ya hemos dejado expuesto anteriormente. Los datos aquí señalados para estos años han sido conseguidos de los sumarios generales de las cuentas de la Caja Real de Veracruz y, por lo tanto, se contabilizarán por periodos de cuentas y no por años naturales.

⁷¹. El valor total de lo negociado por Veracruz con este puerto ascendió a 300 pesos, con un contacto en 1603.

⁷². Dentro de este grupo habría que distinguir entre la costa al norte de Veracruz, que comprende los puertos de Tampico, Pánuco y Tuxpan-Tamiahua, de la sur, que comprendería al resto de los puertos enumerados. La razón de ello radica en los diferentes comercios realizados entre una y otra, siendo de cabotaje el desarrollado con la costa norte, aunque más bien de subsistencia, y de reexportación hacia Europa el de la costa sur.

⁷³. Incluimos aquí al presidio de Florida porque no es más que una dependencia de La Habana durante todo el período colonial.

5.- La realidad del tráfico veracruzano y su contraste con las políticas de los consulados de Sevilla y México

Quienes verdaderamente entendían y conocían el comercio entre España y América eran los Consulados. Fueron los consulados de Sevilla, más tarde trasladado a Cádiz, México y Lima, quienes se ocuparon de este comercio durante la época que nos ocupa. El consulado andaluz se ocupó fundamentalmente del intercambio entre los dos continentes, mientras que los dos consulados americanos, si bien tenían intereses en este comercio, sus prioridades fueron más bien localistas, dirigiendo sus actividades al comercio intercolonial. También es verdad que fue Sevilla la que impuso sus criterios a la hora de disponer la Corona de una política comercial, obteniendo prohibiciones y restricciones que favorecían a sus mercaderes, muchas veces en detrimento de la Corona.

La carencia de grandes estudios monográficos que se ocupen del estudio de los consulados que se dedicaron al comercio americano durante la época colonial⁷⁴ hace que tengamos que recurrir a las fuentes documentales para esclarecer la estrategia que los Consulados estipularon a la hora de defender sus intereses particulares. Es por ello por lo que hacemos aquí un mayor hincapié en los fondos de la sección de Consulado del Archivo General de Indias (A.G.I.) de Sevilla y del Archivo Histórico de Hacienda (A.H.H.) del Archivo General de la Nación (A.G.N.) de México, que constituyen la base de este estudio.

Serán los acuerdos que las Juntas de estos Consulados establezcan los que impongan las pautas del comercio intercontinental e intercolonial durante toda la época de dominación española en América, de ahí su importancia a la hora de componer la política mercantil de estos gremios.

⁷⁴. Para el Consulado de Sevilla encontramos las siguientes obras: HEREDIA HERRERA, Antonia: Las ordenanzas del Consulado de Sevilla. Archivo Hispalense, 1973. IDEM: Apuntes para la historia del Consulado de la Universidad de Cargadores a Indias en Sevilla y en Cádiz. Anuario de Estudios Americanos, XXVII (1970). GARCIA FUENTES, Lutzgardo: El comercio español con América, 1650-1700. E.E.H.A. Sevilla, 1980. Págs. 23-29. NAVARRO GARCIA, Luis: Actas de la Universidad de Mareantes. Diputación de Sevilla. Sevilla, 1972. PEREZ-MALLAINA BUENO, Pablo E.: El Consulado de Sevilla y el Contrabando canario con América en la segunda mitad del siglo XVII. En IV Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas, 1982. Vol I. Págs. 617-649. REAL DIAZ, José J.: El Consulado de Cargadores de Indias: su documento fundacional. Archivo Hispalense, 1968. Págs. 48-49. Y RUIZ RIVERA, J.B.: Patino y la Reforma del Consulado de Cádiz, 1729. Temas Americanistas, 5 (1985). Págs. 16-21.

Para el estudio del Consulado de México hay que tener en cuenta los siguientes trabajos: GROMAN ROSENKNOPF, D.: Tendencias del comercio en la Nueva España. El Consulado de Comercio de la ciudad de México (1778-1823). Tesis de licenciatura inédita. U.N.A.M. México, 1973. Ordenanzas del Consulado de la Universidad de los mercaderes de esta Nueva España. México, 1636. PASQUEL, Leonardo: Los Consulados de comerciantes en Nueva España. Citaltepetl. México, 1976. SMITH, Robert S.: Antecedentes del Consulado de México. Revista de Historia de América, 15 (1942). Págs. 299-313. Del mismo autor: The institution of the Consulado in New Spain. Hispanic American Historical Review, XXIV (1944) 1. Págs. 61-83. IDEM, RAMIREZ FLORES, José y PASQUEL, Leonardo: Los consulados de comerciantes en Nueva España. Instituto Mexicano de Comercio Exterior. México, 1976. Y RUIZ RIVERA, J.B.: Monopolio del Consulado de México e intrusismo inglés. Temas Americanistas, 1 (1982). Págs. 28-32.

Y para el Consulado de Lima existen los siguientes trabajos: MALCA OLGUIN, Oscar: Tribunal Mayor del Consulado de la Ciudad de los Reyes. Revista del Archivo Nacional del Perú, XX (1956) 1 y 2. Págs. 3-41 y 273-298. MOREYRA Y PAZ-SOLDAN, Manuel: El Tribunal del Consulado de Lima. Sus antecedentes y fundación. Lima, 1950. IDEM: El Tribunal del Consulado de Lima. Cuaderno de Juntas. Lima, 1956 y 1959. 2 vols. Ordenanzas del Tribunal del Consulado de los Reyes y Reinos del Perú, Tierra Firme y Chile. Lima, 1723. Y RODRIGUEZ VICENTE, Encarnación: El Tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII. Ediciones Cultura Hispánica. Madrid, 1960. 443 págs.

a) El Consulado de Sevilla y el comercio con el virreinato de Nueva España.

El Consulado de Sevilla, como delegado de la Casa de la Contratación en cuestiones de organización de las flotas de Nueva España, ejercía de un forma relativa tal derecho. Se encargaba de calcular y proponer el buque o número de toneladas que debían cargar las flotas, las cuales distribuía en un tercio para los cargadores gaditanos y los restantes dos tercios para los sevillanos, quienes a su vez redistribuían su parte en un tercio para los productos agrícolas y el resto para las manufacturas. También tenían jurisdicción sobre el despacho de las flotas, proponiendo en este caso las posibles fechas de partida hacia Veracruz atendiendo a las necesidades del mercado novohispano, del cual recibían noticias de su situación a través de los factores situados en el puerto de Veracruz y en la ciudad de México y por los mercaderes allí establecidos o en tránsito entre los dos continentes y del estado de las economías particulares de los componentes del Consulado, los cargadores, ambas interrelacionadas.

Pero era de hecho la Corona, por medio del Consejo de Indias y de la Casa de la Contratación, la que decidía en última instancia lo que debía realizarse, puesto que la financiación de su política y de sus necesidades dependía de la constancia de las flotas y galeones y de sus tesoros. En todo caso el Consulado imponía su criterio, mediante el pago de ciertas cantidades en concepto de donativo a la Corona, para posponer la salida de las flotas, restringir ciertas transacciones nocivas a sus intereses, dando información sobre la situación de los mercados y de los comerciantes; otro medio para imponer sus directrices a la Corona o, por lo menos, para alargar determinadas situaciones, fue la no asistencia a las juntas para tratar algún tema escabroso para sus intereses y lo harán frecuentemente, como veremos, sobre todo en época de baja actividad mercantil.

El Consulado va a oponerse desde un principio al envío de mercancías y esclavos a la Nueva España en navíos sueltos o de permiso, al margen de las flotas por su incidencia en los mercados y por la peligrosidad en la navegación en solitario a América, sobre todo en épocas de actividad bélica española con otros países europeos. Así parece ser cuando en 1597⁷⁵, en plena campaña contra los ingleses, no permite que partan dos navíos con destino al puerto de Veracruz.

El estado de los mercados coloniales, tanto de Nueva España como de Tierra Firme, fue una disculpa para intentar aplazar o, como mínimo, reducir el comercio de flotas y galeones. En 1599 intenta el Consulado aplazar ambas alegando que se había visto reducida su capacidad ante la competencia establecida por el galeón de Manila⁷⁶. La prohibición de este comercio y la del realizado entre los virreinatos de Nueva España y Perú van a ser motivo de sucesivas peticiones a partir de 1605⁷⁷ en defensa de los intereses mercantiles de sus miembros.

En 1601 el Consulado pide al Consejo de Indias que posponga la flota que ha de salir ese año, para ello alega que la flota enviada en 1600 ha saturado de mercancías los mercados novohispanos, situación agravada por el embargo realizado por el Adelantado de Castilla de las mercancías enviadas de Flandes y Francia y por la falta de mano de obra en el puerto de Sevilla, causada por la epidemia de peste, factores que impiden y envío de la flota ese año⁷⁸.

⁷⁵. A.G.I. Consulado. Lib. 1. Fols. 30-31.

⁷⁶. A.G.I. Consulado. Lib. I. Fols. 47-50.

⁷⁷. A.G.I. Consulado. Lib. I. Fols. 135-136.

⁷⁸. A.G.I. Consulado. Lib. I. Fols. 74-77.

En 1607 la Casa de la Contratación pide al Consulado adelantar a junio la salida de la flota de este año a la Nueva España⁷⁹ alegando que la presencia de enemigos en los mares impedían una navegación segura. En efecto, según testimonio de unas embarcaciones francesas que arribaron al puerto de Sevilla una armada holandesa compuesta por unas treinta embarcaciones estaba estacionada en las costas de Portugal, probablemente en el Cabo de San Vicente, a la espera de la llegada de la flota de América. El Consulado acuerda que de ser obligados a salir ese año sería con la garantía de una armada de protección.

La falta de acuerdo entre el Consulado y la Casa de la Contratación obliga a aplazar la flota para el año siguiente de 1608, cuando ya estaba cargada, teniendo que descargar las mercancías ya acomodadas en las bodegas de los navíos de la misma, sobre todo los productos textiles, para que no se deteriorasen hasta su salida, prevista para enero⁸⁰. En previsión de esta flota y basándose en el privilegio de solicitar el número de toneladas que debían ir en ella, el Consulado solicita para la flota de Nueva España y a petición de los cargadores de México un incremento en el buque de la misma de dos mil toneladas, creyendo que las necesidades de los mercados del virreinato iban a ser importantes al igual que sus ganancias.

Pero el efecto que produjo la flota de 1608 en Nueva España no fue el esperado, pues si fue la más importante de todo el periodo estudiado, saturó los mercados, quedando parte de la carga sin vender. Ante este hecho el Consulado solicita que no salga ninguna flota con destino a Nueva España el año 1610, porque ello supondría grandes pérdidas para los mercaderes⁸¹. Y para que la Real Hacienda no se resintiese el mismo Consulado cubriría los derechos no ingresados, habiendo calculado los mismos en 30 millones de maravedís. Ante esta oposición de los cargadores para con la flota de 1610, a pesar de las presiones que la Casa de la Contratación estaba haciendo para que pudiese salir sin demora, el rey emitirá un Real Cédula para obligar al Consulado a que facilite su partida obligando a sus miembros a realizar las labores de la carga de las mercancías en ella; además pide que se haga cargo el Consulado del control de la carga de las flotas con el fin de poder controlar a los comerciantes extranjeros y les impida comerciar.

La contestación o acuerdo que realiza el Consulado fue la de mantener una postura favorable a la partida de la flota de Nueva España en ese año, pero con condiciones a la misma por la situación precaria en que se encuentra el comercio y los comerciantes al haber arruinado las flotas de 1608 y 1609 a muchos mercaderes, por la competencia del comercio realizado entre el virreinato mexicano y Asia a través del galeón de Manila, que saturaba los mercados coloniales, y también por las pérdidas que ocasionaba el comercio del vino, puesto que, según los datos que aporta el Consulado de Sevilla, el coste de una pipa de este producto en Nueva España, incluidos los fletes, era de 92 pesos, mientras que el precio en el mercado era de 80 pesos.

La situación del comercio colonial originada por las flotas de 1608 y 1609, muy sobrecargadas de productos en relación a las necesidades americanas, supuso la suspensión de los pagos de las deudas de los cargadores sevillanos hasta la llegada de la flota de 1611, a cuya moratoria había que cargar un 5% de interés adicional. La llegada de la plata de particulares en la flota de 1611 fue diez veces inferior a lo esperado por los mercaderes,

⁷⁹. A.G.I. Consulado. Lib. I. Fols. 162-165.

⁸⁰. A.G.I. Consulado. Fols. 165-166.

⁸¹. A.G.I. Consulado. Lib. I. Págs. 208-210.

agravando aún más su precaria situación económica. El Consulado, caracterizado por su falta de perspectiva comercial, achaca la culpa de esta disminución al comercio realizado con Asia y Brasil y, para evitar que vuelva a escasear el numerario del que estaban tan necesitados, propone que se canalicen ambos comercios a través de Sevilla, su Consulado y la Casa de la Contratación, poniendo como modelo a los sistemas mercantiles holandeses e ingleses⁸², de los que no toma ejemplo y que en realidad estas medidas vienen a ser una ampliación del sistema comercial monopolista sevillano.

Pero la realidad del comercio sevillano con América era bien otra. La mayor parte de los tratos y contratos mercantiles se estipulaban a crédito, dependiendo el pago de las condiciones en que regresaba la flota enviada el año anterior. Los comerciantes locales, para obtener mercancías más baratas y así poder cargar en las flotas y galeones, agotaban el tiempo de estancia de las embarcaciones en los puertos⁸³, obligando a ir a la quiebra a muchos mercaderes sevillanos y coloniales.

Hasta el año 1619⁸⁴ no vuelve la Junta del Consulado a tratar de asuntos referidos a la flota de Nueva España y su comercio y lo va a hacer con el fin de pedir a la Corona, a través de la Casa de la Contratación, que el buque o número de toneladas que han de ir en la flota de 1620 sea de 5.500 toneladas, 4.000 para los cargadores de Sevilla y las 1.500 restantes para los de Cádiz.

La participación de las jerarquías, tanto comerciales como políticas, en la elección de los cargos del Consulado es constante durante toda la época colonial⁸⁵. Así en la elección habida en 1619 para sustituir a uno de los cónsules, aparece elegido como tal Juan de Vergara Gaviria, hermano de uno de los miembros de la Casa de la Contratación, Diego, y de uno de los oidores de la Audiencia de México, Pedro, con importantes negocios mercantiles en Veracruz e implicado en fraudes a la Real Hacienda del puerto novohispano y en los sucesos ocurridos en 1624 contra el virrey Marqués de Gelves⁸⁶.

En 1635 intenta de nuevo el Consulado sevillano posponer la flota de Nueva España de ese año hasta la salida de los galeones. El Consejo de Indias se opuso a esta medida con su presidente Pedro Vivanco y Villagómez a la cabeza. Las juntas convocadas los días 18 y 19 de marzo de ese año⁸⁷ a petición del Consejo para que reconsiderase y revocase el Consulado el acuerdo del traslado de fecha de la flota, a pesar de la escasa participación del comercio en ellas y a la presencia de Vivancos en ellas, no hacen sino ratificarlo. Pero esta oposición se mantuvo durante un corto periodo de tiempo, puesto que en la Junta del día 30 del mismo mes se acuerda enviar al cónsul Antonio del Castillo Camargo para que supervise las operaciones de la carga de la flota en Cádiz y en San Lúcar de Barrameda, en cuyo puerto se encuentra también Vivancos y Juan Antonio de Alcázar, miembro de la Casa de la Contratación y juez oficial de la Real Audiencia, supervisando y preparando la pronta salida

⁸². A.G.I. Consulado. Lib. I. Fols. 224-226.

⁸³. A.G.I. Consulado. Lib. 49. Carta del Consulado al rey de 27 de noviembre de 1618. Fols. 127-129v.

⁸⁴. A.G.I. Consulado. Lib. I. Junta de 7 de diciembre de 1619. Fols. 338v-339.

⁸⁵. GARCIA FUENTES: *Op. cit.*, Pág.

⁸⁶. ISRAEL, Jonathan: Razas, clases sociales y vida política en el México colonial, 1610-1670. F.C.E. México, 1980. Págs. 127-128.

⁸⁷. A.G.I. Consulado. Lib. III. Fols. 3-8.

de la misma.

Un año más tarde, en 1636, la Junta del Consulado de Sevilla vuelve a solicitar la suspensión de la flota de 1637 debido a la situación de los mercados coloniales, que se encontraban saturados, causando en la flota de 1636, al mando de Luis Fernández de Córdoba, la descarga de pocas mercancías y vendiéndose muy baratas, situación que venía arrastrada por la flota de 1635, al mando del general Juan de Vega Bazán, de iguales características. Además de solicitar al rey que no enviase la flota para el año de 1637, vuelve el Consulado a recurrir para que se impida la salida de navíos de permiso desde Canarias, pues su comercio saturaría los mercados novohispanos. También expone el Consulado que la falta de plata, por la carencia de azogues en las minas, origina una falta de liquidez en los comerciantes que condiciona sus transacciones y produce su quiebra, para lo cual pide se envíe a esos territorios el azogue necesario para su extracción. Esta crisis mercantil que alega el Consulado hace que la solicitud de suspensión de la flota de Nueva España se extienda también a los galeones de Tierra Firme, según acuerdo alcanzado en la Junta de 29 de noviembre de 1636⁸⁸.

Esta situación de crisis en el comercio sevillano con América puede verse también en la participación de sus miembros en las Juntas del Consulado. El absentismo va a ser una forma de expresar la oposición del gremio de mercaderes a la convocatoria por parte de la Casa de la Contratación de las flotas y galeones. En 1637⁸⁹ fue necesario convocar tres juntas, con sus respectivos pregones de convocatoria, para poder acordar el buque de pipas de vino para la flota de 1638, siendo finalmente el prior y los cónsules quienes lo designen.

Proceso parecido se produce en 1638⁹⁰ para convocar el buque de la flota de 1639, tanto el de Nueva España como el de Tierra Firme, cuando una vez convocadas las Juntas no acuden los mercaderes, repitiendo de nuevo prior y cónsules el proceso acordando pedir 5.000 toneladas para Nueva España y 3.000 para Tierra Firme.

La inquietud entre los miembros del comercio sevillano por la presencia del pirata holandés Pie de Palo o Piet Heyn en aguas caribeñas, expresada a través de su Consulado, hizo que la Junta del mismo pidiera al rey que enviase dos navíos de aviso a Veracruz para comunicar a la flota allí estacionada, al mando del general Martín de Orbea, apremiase su salida hacia la metrópoli. A finales de 1638⁹¹, al ver que no llegaban ni flotas ni galeones y, por lo tanto, sin los recursos necesarios para poder cargar la flota de 1639, acuerdan solicitar al rey, a través de su Consejo de Indias, posponga dicha flota hasta el mes de junio, solicitud ratificada a comienzos del año 1639⁹² en la que se cuestiona la fecha propuesta hasta la salida de los galeones de Tierra Firme. En esta ocasión, el Consejo de Indias, según carta enviada por su secretario Gabriel de Ocaña y Alarcón⁹³, va a ratificar la postura del Consulado y va a retrasar a junio la partida de la flota de Nueva España.

⁸⁸. A.G.I. Consulado. Lib. III. Fols. 60-63.

⁸⁹. A.G.I. Consulado. Lib. III. Juntas de 14, 15 y 16 de mayo de 1637. El buque acordado para este año fue de 5.000 toneladas.

⁹⁰. A.G.I. Consulado. Lib. III. Juntas de 9, 10 y 12 de junio de 1638.

⁹¹. A.G.I. Consulado. Lib. III. Juntas de 27 de mayo y 10 de diciembre de 1638. Fols. 219-220 y 246-247.

⁹². A.G.I. Consulado. Lib. III. Junta de 3 de febrero de 1639. Fol. 247.

⁹³. A.G.I. Consulado. Lib. III. Carta de 14 de mayo de 1639. Fols. 263v-266.

Este absentismo de los mercaderes sevillanos va a volver a repetirse en 1639 con ocasión de la preparación de la flota de 1640. En la Junta celebrada el 21 de septiembre⁹⁴ se solicita aumentar el buque ya propuesto en 1.500 toneladas, 1.000 para Sevilla y 500 para Cádiz por la buena situación en que se encontraban los mercados novohispanos.

En 1640 vuelve a repetirse la apatía de los mercaderes sevillanos con relación a la flota de 1641⁹⁵, llegando al acuerdo final de solicitar el buque de la flota en 5.000 toneladas y de posponer su salida a fin de febrero de 1641.

En 1647 se repite la operación para la flota de ese año, acordándose reducir el buque a 3.000 toneladas por el estado de saturación de mercancías en que se encontraban los mercados novohispanos⁹⁶. La misma situación continuaba al año siguiente⁹⁷, puesto que el Consulado mantiene el mismo buque para la flota de 1648.

Para la flota de 1649, como los mercados continuaban saturados de mercancías europeas, la mayor parte de contrabando, y por las graves pérdidas generadas por la flota del año anterior, el Consulado, por iniciativa de una parte de los cargadores novohispanos, solicita que no vaya flota este año a Nueva España⁹⁸. El Consejo de Indias se opone a tal propuesta y los mercaderes vuelven a ratificar su postura de oposición al envío de una nueva flota con su no participación a las juntas convocadas reiteradamente por el Consulado⁹⁹.

Ello hace que el presidente y el juez oficial de la Casa de la Contratación se reúnan en junta extraordinaria con los miembros interesados en cargar para Nueva España¹⁰⁰. En ella los comerciantes se quejan de los elevados impuestos que gravan el trato, de los costos del vino y del bajo valor y malas ventas de las mercancías en los mercados coloniales, causas que originan el no querer embarcar sus productos en las flotas para no aumentar sus ya de por sí críticas economías. Las razones expuestas por los cargadores a los miembros de la Casa producen inmediatamente el efecto deseado por aquellos en estos, puesto que el presidente de la Casa promete rebajar los 25 ducados que se pagaban por pipa de vino para la Armada de Barlovento, además de poder posponer el pago del servicio de millones hasta la vuelta de los galeones de Tierra Firme. Pero en realidad el comercio seguía estando en desacuerdo, ya que a la junta convocada por el presidente de la Casa y el Consulado¹⁰¹ para acordar la fecha de salida de la flota de 1649 no acuden los mercaderes interesados en ella y han de decidirlo de forma unilateral para junio de este mismo año.

⁹⁴. A.G.I. Consulado. Lib. III. Fols. 285v-287.

⁹⁵. A.G.I. Consulado. Lib. IV. Juntas de 29 de agosto y 1 de septiembre de 1640. Fols. 40-43.

⁹⁶. A.G.I. Consulado. Lib. IV. Junta de 25 de febrero de 1647. Fols. 291-294.

⁹⁷. A.G.I. Consulado. Lib. IV. Junta de 28 de diciembre de 1647. Fols. 331-333.

⁹⁸. A.G.I. Consulado. Lib. IV. Junta de 19 de septiembre de 1648. Fols. 87-89.

⁹⁹. A.G.I. Consulado. Lib. IV. Juntas de 15 de diciembre de 1648 y 16, 22 y 23 de enero de 1649. Fols. 97-99 y 109-117.

¹⁰⁰. A.G.I. Consulado. Lib. IV. Junta de 30 de enero de 1649. Fols. 113-119.

¹⁰¹. A.G.I. Consulado. Lib. IV. Junta de 27 de mayo de 1649. Fols. 123-125.

b) El Consulado de México y el comercio de flotas

No mantiene el Consulado mexicano las mismas prebendas que el sevillano en cuestión de flotas, pues era éste el encargado de organizar y dirigir el comercio de convoyes entre los dos continentes, quedando aquel sólo para cuestiones de comercio local, con Perú y Filipinas. Aún así existieron consultas al rey, negociaciones y correspondencia con el consulado sevillano y solicitudes de los miembros del gremio novohispano tocantes al comercio intercontinental.

Al igual que el de Sevilla, el Consulado de México tuvo desde su origen el privilegio de poder nombrar a los escribanos mayores y de raciones de las embarcaciones, pero sólo en el sentido de América a Castilla, y de los galeones que se dedicaban a la protección de los convoyes y de las costas, destacando en los puertos novohispanos a personas que cuidaran de la observancia de esta y futuras normas a favor del Consulado y del comercio en general.

Las numerosas dificultades que originaba el transporte de las mercancías, sobre todo si éstas eran de poca importancia en cuanto a su valor y de mucho volumen, tanto en las flotas como en el transporte de Veracruz a México y otras ciudades, hizo que el Consulado protestase ante el rey para solucionarlo y tomase las medidas oportunas.

En 1599¹⁰² se queja el Consulado que había maestros de las flotas que, una vez cargada la mercancía en su embarcación y pagado el correspondiente flete, se niega a llevarla por no parecerle lo suficientemente beneficiosa para su interés económico por ocupar mucho espacio en las bodegas en detrimento de mercancías más valiosas y menos voluminosas, obligando a descargar y llevar de nuevo al puerto estas mercancías. De esta forma lo que se conseguía era que, ante la premura de la partida de la flota, se cargasen en otras embarcaciones pagando mayores fletes, que era lo que en un primer momento buscaban los maestros de las embarcaciones. Para evitar estos fraudes se impuso que el maestro pagase el valor de las mercancía que no quisiese transportar según su valor en el puerto de origen.

Los elevados derechos que la Real Hacienda recaudaba del comercio van a ser una constante fuente de reclamaciones y de quejas por parte del Consulado mexicano, sobre todo en momentos difíciles para los comerciantes. En 1595 el virrey Velasco redujo a la mitad eventualmente el almojarifazgo que debía recaudarse de salida en el puerto de Veracruz sobre las mercancías que iban cargadas en la flota de ese año al mando de Luis Alfonso Flores, porque la flota del año anterior se encontraba todavía en el puerto de La Habana invernando¹⁰³ y, por lo tanto, al no haber llegado a Sevilla no pudieron hacerse las transacciones mercantiles que financiaran la carga de la flota que se encontraba en el puerto de Veracruz. Esta situación crítica del comercio intercontinental contrasta con el envío de Acapulco a Manila de mercancías en varias embarcaciones valoradas, según la Corona, en 400.000 pesos.

Los problemas en la distribución de las mercancías que arribaban al puerto de Veracruz fue también una de las prioridades que el Consulado se impuso a la hora de facilitar el comercio novohispano tanto intercolonial como intercontinental. No sólo radicaba este problema en las dificultades orográficas de la Nueva España, sino también en la dictadura que imponían los arrieros a la hora del transporte de las mercancías introducidas en el puerto. Los carreteros estaban obligados a llegar al puerto en una determinada fecha antes de la llegada

¹⁰². A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 13. Fojs. 56-57v.

¹⁰³. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expt. 13. Fojs. 42-43.

de la flota¹⁰⁴. Cuando bajaban para cargar estaban obligados a introducir un tercio de su carga en alimentos para el sostenimiento del puerto y de su nueva población flotante, según imponían las ordenanzas de la ciudad¹⁰⁵, que no cumplían al no ser rentable. En muchas ocasiones alegaban los arrieros para incumplir tales medidas el que no podían entrar en el puerto por la alta mortalidad que causaban las epidemias en la ciudad y el que los carros no podían entrar en ella por los médanos que la rodeaban al ser sus carros bajos y herrados.

En Veracruz había normalmente 32 carretas agrupadas en 8 cuadrillas de 4 carretas cada una. El coste del acarreo de una pipa de vino ascendía a 10 pesos cada dos días y necesitaban dos meses para poder sacar del puerto todo el vino que a él llegaba en las flotas, que podía ascender a las 2.700 pipas en cada una¹⁰⁶. A la hora de distribuir el vino que llegaba un tercio era repartido para la flota y los dos tercios restantes para los encomenderos o factores de los grandes comerciantes a quienes se consignaba, para luego distribuirlos a sus destinos. Normalmente un arriero tardaba en conducir la mercancía de 25 a 30 días de Veracruz hasta Puebla y de 40 a 45 hasta México¹⁰⁷. El acarreo de una pipa de vino desde el puerto a la capital de virreinato suponía el desembolso de 400 reales, que elevaba el precio final en su destino. De esta forma, una pipa de vino costaba en Sevilla antes de su embarque hacia América 12 ducados y en México había alcanzado los 100¹⁰⁸. Esta diferencia en los precios del vino entre uno y otro continente hay que achacarla a lo que los comerciantes pagaban de impuestos y fletes, más lo márgenes de beneficios. De estos elevados costos quejose el Consulado y consiguió de la Corona que los arrieros no variasen grandemente sus precios de un año para otro.

En 1598 el virrey Martín Enríquez intentó poner estanco al vino y prohibió su consumo a los indígenas, a lo cual se opuso el Consulado. Alegaban los comerciantes que tales restricciones iban contra el "libre comercio", disminuían los ingresos de la Real Hacienda y, en cuanto a la segunda medida, las importaciones se reducirían de 20.000 a 2.000 pipas importadas por año al ser sólo los blancos sus consumidores. En 1623 vuelve el Consulado a protestar ante la Corona por las restricciones que se están poniendo al comercio de los vinos por la imposición de un nuevo impuesto a este producto, la sisa¹⁰⁹. En 1639 la Corona, a petición del Consulado de Sevilla, restringe el comercio de vino a tan sólo dos ciudades, Puebla y México, impidiendo su redistribución a otros poblamientos o reales de minas sin permiso del virrey, revocando así la ordenanza de 1598 que tan sólo impedía su consumo a los indios¹¹⁰.

¹⁰⁴. La fecha estipulada para su entrada era el 4 de octubre de cada año. Real Cédula de 17 de junio de 1617. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 11. N° 13.

¹⁰⁵. *Ordenanzas de la ciudad y puerto de Veracruz dadas por el Virrey Antonio de Mendoza el 15 de junio de 1547*. A.G.I. México. Leg. 350. Pág. 4.

¹⁰⁶. Carta de los encomenderos de Veracruz al Consulado de México. Veracruz, 8 de octubre de 1595. A.G.N., A.H.H. Leg. 791. Expte. 6. Fols. 157-158.

¹⁰⁷. Expte. 13. Fols. 92v-93v.

¹⁰⁸. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 13. Foj. 67v.

¹⁰⁹. Carta del Consulado al rey de 2 de mayo de 1623. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 13. Fols. 114-114v.

¹¹⁰. Real Cédula de 3 de octubre de 1639 en contestación a la carta del Consulado de Sevilla de 13 de septiembre del mismo año. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 13. Fols. 177v-179.

Pero no fueron las restricciones al comercio de los vinos el mayor enemigo del Consulado de México, sino que fue la prohibición de realizar cualquier tipo de transacción entre Nueva España, Perú y Filipinas la que hizo que algunos comerciantes novohispanos quebraran y el comercio en general del virreinato entrara en una depresión. Téngase en cuenta que el valor de las exportaciones novohispanas hacia Oriente y el Perú ascendían a una media de tres o cuatro millones de pesos anuales, alcanzándose la cifra máxima en 1597 con doce, cantidad que superó el monto total de las mercancías intercambiadas en el comercio atlántico¹¹¹. En 1600¹¹² la Corona, también por presiones del Consulado sevillano, limitó este comercio al prohibir el intercambio de determinados productos e imponiendo elevadas tasas fiscales. La razón esgrimida por los cargadores sevillanos contra este comercio local radica en la influencia ejercía por los productos ahora prohibidos sobre los introducidos por los comerciantes metropolitanos, mucho más caros.

En el año 1604 el intercambio mercantil entre los dos virreinos vuelve a limitarse de nuevo, en esta ocasión a tres navíos anuales y 400 toneladas de capacidad, prohibiendo al mismo tiempo el envío de sedas orientales y el retorno de plata perulera a cambio. Esta reducción aumentará en 1609 a tan sólo dos navíos, 200 toneladas y 200.000 pesos de plata peruana, persistiendo la negativa al envío de sedas hacia el Perú¹¹³. La persistencia de esta situación fue ratificada en 1627 por la Corona ante la súplica del Consulado de México para que procediese a la apertura del comercio entre ambos virreinos¹¹⁴.

Esta situación vino a agravarse con la aparición del contrabando de mercancías prohibidas al margen de la permisión y de la oligarquía mercantil novohispana. Existieron varias formas de eludir los controles de la Real Hacienda, que habían sido incrementados a partir de 1620 por orden de la Corona. La primera de ellas se produce a través de los puertos de la costa pacífica de Nicaragua y Guatemala, fundamentalmente por el de Realejo¹¹⁵. También era frecuente que, una vez cargados los galeones con las mercancías autorizadas, fueran "recargados" de nuevo una vez que hubiesen partido del puerto de Acapulco. Idéntico proceso se producía cuando arribaba a dicho puerto en el viaje de retorno.

En 1634 el comerciante poblano Francisco de Vitoria Baraona, con importantes intereses en el comercio transatlántico, denunció ante el rey la existencia de un importante contrabando entre Nueva España y Oriente, que fue calculado en tres o cuatro millones de pesos por el citado mercader, cantidad muy superior a los 200.000 pesos autorizados; así como también de la desviación de parte de los productos introducidos de forma ilegal hacia el virreinato del Perú¹¹⁶. A consecuencia de estas declaraciones fue decretado el cierre total

¹¹¹. PARRY, J.H. *The Spanish Seaborne Empire*. Londres, 1967. Pág. 132. Sacado de ISRAEL, Jonathan: Raza, clases sociales y vida política en el México Colonial, 1610-1670. Fondo de Cultura Económica. México, 1980. Pág. 106.

¹¹². Real Cédula de 22 de diciembre de 1600. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 13. Fojs. 69-70. Las mercancías prohibidas por esta Real Cédula fueron el vino, por supuesto, y también aceite, papel y todo tipo de manufacturas metálicas.

¹¹³. ISRAEL: Op. cit. Pág. 106.

¹¹⁴. Real Cédula de 8 de octubre de 1627. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 13. Fojs. 120-123.

¹¹⁵. Véase NAVARRO GARCIA, Luis: El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna. Revista de Historia de América, 23 (1965).

¹¹⁶. ISRAEL: Op. cit. Pág. 107.

del comercio novohispano con el Pacífico a través de Acapulco el 23 de noviembre de 1634 por un periodo de cinco años, confirmado en 1639 por tiempo indefinido.

El Consulado de México intentará de nuevo una mayor apertura de este comercio. En 1637 y 1638 solicitará de nuevo al rey autorizase el intercambio alegando, de nuevo, la mala situación en que se encontraban los mercaderes y el comercio novohispano y la reducción producida en los ingresos de la Real Hacienda por tal prohibición¹¹⁷. Tales solicitudes tuvieron respuesta en 1639 tras haber pagado el consulado un sustancioso donativo a la Corona, "como hicisteis me sirviere ese comercio con la mayor cantidad que fuere posible por vía de composicion"¹¹⁸, permitiendo el rey la apertura del comercio entre los dos virreinos y Filipinas. Las necesidades económicas de la Corona permiten la recepción de "donativos" para favorecer ciertas peticiones y una de otras muchas formas de recaudar dinero.

En 1639 el rey presiona al Consulado de México, a través del virrey Marqués de Cadereita, para que la flota de 1640 parta en el mismo año de su llegada sin tener que invernar en el puerto de Veracruz, y de esta forma tener lo antes posible el numerario destinado a la Corona por las cajas reales novohispanas¹¹⁹. La necesidad de créditos para el comercio y la situación de los mercaderes novohispanos, alega el Consulado, impiden que la flota de regreso parta sin dilación el año de su llegada, pues aumentaría aún más las pérdidas del comercio al tener que cargar la flota a bajos precios y sin poder haber vendido antes todas las mercancías importadas. También alega que saliendo pronto la flota de Castilla, hacia febrero, llegaría a Veracruz en época de lluvias, con lo que la descarga de la misma se imposibilitaría y las mercancías se dañarían y si se espera a la terminación de las mismas se juntaría con la flota del año siguiente.

La mala época en que el rey pide se cargue la flota impide también la conducción de las mercancías que han de exportarse en la misma, puesto que muchas de ellas son traídas en recuas por tierra desde Guatemala, Oaxaca y otras partes del virreinato, sufriendo en el camino las inclemencias de la climatología, siendo muy frecuentes los desbordamientos de los ríos que a su paso encuentran, lo cual va en detrimento de las mercancías, perdiéndose buena parte en el transporte y otra en el puerto de Veracruz al no existir suficientes bodegas para su cobijo, aumentando los fletes y los costes para su retirada del puerto.

Las características de la financiación del comercio novohispano también hacen imposible la preparación de una flota en el mismo año de su llegada, porque en Nueva España los mercaderes venden sus mercancías a créditos de largos plazos a regatones y tratantes de minas, es decir, a pequeños comerciantes locales que vendían al menudeo y fiado, necesitando, por lo tanto, tiempo suficiente para cobrar las mercancías vendidas y acudir a la siguiente flota para pagar los créditos pendientes. El Consulado alega también que si se tuviesen que vender las mercancías al contado no encontrarían compradores. Por todo ello es por lo que solicita el Consulado que no se obligue a cargar la flota en el mismo año de su llegada y se mantenga la anterior periodicidad por los graves perjuicios que ocasionaría al comercio novohispano en general y a los mercaderes en particular.

La misma petición del rey de 1639 vuelve a repetirse en 1643 para la flota de 1644, que llega al puerto de Veracruz el día 16 de julio de este año. Al apremio de la descarga y carga para su partida se opone el Consulado alegando el mal estado en que ha llegado la

¹¹⁷. Cartas del Consulado de México al rey de 29 de diciembre de 1637 y de 8 de julio de 1638. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 13. Fols. 182v-183v.

¹¹⁸. Real Cédula de 17 de febrero de 1639. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 13. Fols. 183v-184.

¹¹⁹. A.G.N., A.H.H. Leg. 599. Expte. 13. Fols. 179-180.

citada flota tras 86 días de navegación, teniendo que reparar algunas embarcaciones para que puedan hacer el tornaviaje con un mínimo de seguridad. Las características del puerto de Veracruz hacen imposible, dice el Consulado, la descarga de la flota con prontitud, siendo la duración ordinaria de la misma de dos meses, con lo que sumados al tiempo necesario para su reparación la flota estaría dispuesta para partir a mediados de octubre, que es mala época para la navegación por la climatología, los nortes y la llegada del invierno. Recomienda el Consulado al rey que olvide la solicitud de apremiar la salida de la flota y que permanezca en el puerto invernando hasta que las condiciones sean aptas para la navegación¹²⁰.

Como puede verse dos son los consulados que participan del comercio intercontinental, Sevilla (1547) y México (1592), ocupándose éste también del comercio intercolonial realizado en el territorio novohispano. Muy diferente va a ser el nivel de participación de cada uno en la "Carrera", siendo el Consulado de Sevilla el que imponga las pautas del comercio, en general, para defender los intereses de sus miembros. De esta manera, contrarresta toda competencia mercantil ajena al mismo, ya sea el comercio realizado entre los virreinos peruanos y novohispanos, nocivo para el envío de los vinos andaluces, o el que existía entre este último virreinato y Filipinas, que reducía las exportaciones sevillanas de textiles y otros productos de lujo a América.

Para obtener mayores beneficios y poder financiar sus actividades solicita el asiento de la avería y del almojarifazgo (1596 y 1599-1601), éste último sin éxito, y la reducción de los mismos para una mayor liquidez mercantil. Así mismo, se ocupa también de proponer a la Casa de la Contratación el buque de las flotas y galeones según sus necesidades, que repartía en un tercio para los cargadores gaditanos y los dos restantes para los sevillanos. Según la situación de los mercados coloniales y la inseguridad en la navegación, el Consulado solicita la suspensión o aplazamiento de la salida de las flotas, como sucede en 1607, 1610, 1635, 1637, 1639 y 1649, consiguiendo aplazar tan sólo la de 1607 para el año siguiente, inscribiéndose el resto de las peticiones dentro del declive general que sufre el comercio intercontinental de flotas.

El Consulado de México, con menores atribuciones que el sevillano, va a intentar en todo momento que el transporte de las mercancías arribadas al puerto de Veracruz sea eficaz y al menor coste posible, evitando las fluctuaciones anuales de los fletes que imponían los arrieros. También el Consulado se opone a todo tipo de monopolios y restricciones al comercio, sobre todo al del vino, a la imposición de nuevas tasas fiscales a este producto (1598) y a la prohibición del comercio realizado entre Perú, Nueva España y Filipinas (1600), solicitando que esta limitación sea derogada (1627, 1637 y 1638) por los numerosos inconvenientes que producen en el comercio colonial novohispano y por las numerosas quiebras y reducción del crédito a sus mercaderes. Como fruto de estas peticiones consigue del rey en 1627 una apertura parcial de este comercio pacífico al permitir enviar mercancías por un valor de 200.000 ducados.

6.- La fiscalidad comercial: el almojarifazgo y su recaudación.

El comercio mantuvo buena parte de la presión fiscal colonial, junto con la minería. Fue una fuente de ingresos segura de la que recaudaban tasas como la avería, el derecho de toneladas, el almirantazgo, la lonja o el almojarifazgo. La mayoría de ellos financiaron una función específica del sistema mercantil. Por ejemplo, la avería mantuvo las armadas que protegían los convoyes de la Carrera de Indias. El derecho de Toneladas costeó la Universidad

¹²⁰. Junta del Consulado de 8 de agosto de 1643. A.G.N., A.H.H. Leg. 213. Expte. 12.

de Mareantes de Sevilla. El almirantazgo hizo lo propio con el salario de los almirantes de Castilla o la lonja con los del Consulado. El almojarifazgo o renta del mar sufragó la burocracia y los gastos de la metrópoli en general, aunque en un principio su recaudación estuvo destinada al sostenimiento de las colonias y de sus conquistadores.

El origen del almojarifazgo se remonta a los tiempos de la dominación árabe de la península. Ya en el año 1248 engrosaba los ingresos de la Hacienda Real de Castilla. Desde un principio, el sistema de cobro de este impuesto cambió de un puerto a otro y se realizó a través del arrendamiento del mismo a terceras personas¹²¹.

Con el descubrimiento de América, los Reyes Católicos extendieron en 1497 su cobro al comercio realizado con este continente, eximiendo del mismo al comercio intercolonial y a todos los productos americanos exportados¹²². La fecha exacta de su implantación en América nos es desconocida. En 1528 ya se cobraba en el virreinato novohispano y en 1543 en el peruano¹²³.

En 1543 la recaudación del almojarifazgo fue extendida a todos los productos exportados a América¹²⁴. Los porcentajes de cobro del almojarifazgo quedaron establecidos en un 2,5% de salida de Sevilla y en un 5% de entrada en América¹²⁵. En los casos en que los productos importados fuesen reexportados hacia otros puertos americanos, la Real Hacienda los volvía a gravar con otro 5%.

En 1566, tras una serie de consultas a los oficiales reales¹²⁶, y previa consulta al Consejo de Indias, se reorganizó la recaudación del almojarifazgo¹²⁷. Se duplicó los porcentajes que debían cobrarse del comercio intercontinental, fijándolos en un 5% de salida

¹²¹. MOREYRA PAZ-SOLDAN, Manuel: Estudios sobre el tráfico marítimo en la época colonial. Librería e imprenta Gil. Lima, 1944. Pág. 17. AYALA, Manuel J. de: Diccionario de gobierno y legislación de Indias. Ediciones Cultura Hispánica. Madrid, 1988. Pág. 132.

¹²². Merced dada en Burgos el 6 de mayo de 1497 y ratificada por el Consejo de Indias. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias en las Indias Occidentales. Imprenta Sancha. Madrid, 1797. Págs. 209 y 210. HARING, Clarence H.: Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos. Fondo de Cultura Económica. México, 1979. Pág. 105. Para el caso del azúcar cubano no fue cobrado almojarifazgo alguno hasta 1670, año en que fue gravado con el 2,5% dicho producto. FUENTES GARCIA, Alejandro: "Los ingenios de azúcar en La Habana del siglo XVII (1650-1700): estructura y mano de obra". Revista de Historia Económica; IX (Invierno, 1991) 1. Pág. 39.

¹²³. LORENZO SANZ, Eufemio: Comercio de España con América en la época de Felipe II. Institución Cultural Simancas. Valladolid, 1980. Tomo II. Pág. 364.

¹²⁴. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Memorias históricas sobre la legislación y gobierno... Págs. 210-211.

¹²⁵. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Memorias históricas sobre la legislación y gobierno... Pág. 211. Real Cédula de 28 de septiembre de 1543. HARING, Clarence: Comercio y navegación... Págs. 105-106.

¹²⁶. BORAH, Woodrow: Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI. Instituto Mexicano de Comercio Exterior. México, 1975. Pág. 218 y nota 80.

¹²⁷. Esta Real Cédula se refiere al cobro del almojarifazgo del comercio intercontinental y fue expedida el 24 de junio de 1566, recibida por la Real Audiencia de México el 21 de septiembre del mismo año, enviada a Veracruz el día siguiente y asentada en los libros de la Real Caja del puerto por el tesorero Rodrigo Fránquez el 27 de agosto de 1573. A.G.I. Contaduría. Real Caja de Veracruz. Leg. 878. Recop. Leyes de Indias... Libro VIII. Tit. XV. Ley Y.

y de un 10% de entrada¹²⁸.

En 1568 se impuso por primera vez el almojarifazgo al comercio intercolonial¹²⁹, que en Nueva España comenzó a aplicarse dentro de la reforma general realizada por el virrey Martín Enríquez¹³⁰ y en el Perú por el Licenciado Lope García de Castro (1564-1569) bajo el mandato del Virrey Francisco de Toledo. Las instrucciones que desarrollaron el nuevo sistema contributivo no llegaron a los alcaldes mayores de los puertos hasta 1571¹³¹. Los nuevos tipos impositivos grabaron las mercancías exportadas hacia otros puertos coloniales con el 2,5% de su valor declarado y las importadas de procedencia colonial con el 5%; mientras que los productos europeos reexportados hacia las colonias americanas se gravaron con otro 5%, no sobre su valor declarado en el puerto de destino, sino sobre la diferencia de precios existente entre este último y el puerto de origen. Al mismo tiempo, la Corona extendió obligatoriamente la elaboración de los registros de mercancías de las embarcaciones del tráfico intercolonial¹³².

La reacción contra los nuevos porcentajes no se hizo esperar. En Nueva España los comerciantes dirigieron una relación al virrey Enríquez, que a su vez envió a Castilla, en la que exponían las posibles consecuencias de la nueva recaudación sobre el comercio por tan sustancial aumento de las imposiciones¹³³. En el virreinato peruano la oposición de la clase mercantil y de la Real Audiencia al nuevo almojarifazgo fue tal que hubo de retrasarse hasta 1566 su cobranza y cuando finalmente se impuso fue rebajado a un 1%¹³⁴. También como consecuencia de las protestas de los comerciantes se redujo el arancel cobrado al comercio de vinos sevillanos a un 7,5%¹³⁵.

El comercio sevillano, a través de su consulado, intentó en varias ocasiones rebajar la presión fiscal o, por lo menos, controlar la recaudación de algunos de los impuestos que gravaban sus mercancías. Así, además de los derechos que podía cobrar para su mantenimiento, lonja y toneladas, se encargó también de recaudar la avería entre 1591 y

¹²⁸. Traslado de la Cédula de su Magestad donde se mandan cobrar los derechos de almojarifazgo de las mercaderías de Castilla a un X por ciento y de los vinos a XX. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 878.

¹²⁹ Por Real Provisión establece el almojarifazgo para el comercio intercolonial. Su desarrollo se produce por la Cédula de 11 de octubre de 1570. En Nueva España el virrey Enríquez la impone por Provisión de 6 de abril de 1571 dada en la ciudad de México el día 30 de septiembre de 1571. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 878. Recop. Leyes de Indias... Lib. VIII. Tit. XV. Ley I.

¹³⁰. GARCIA-ABASOLO, Antonio F.: Martín Enríquez y la reforma de 1568 en Nueva España. Diputación Provincial de Sevilla. Sevilla, 1983. Págs. 217-228.

¹³¹. MOREYRA PAZ-SOLDAN, Manuel: Estudios sobre el tráfico marítimo... Pág. 17. BORAH, Woodrow: Comercio y navegación entre México y Perú... Pág. 218.

¹³². Los recaudos de los nuevos derechos de almojarifazgo a dos y medio por ciento. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 878.

¹³³. GARCIA-ABASOLO, Antonio F.: Martín Enríquez... Págs. 221 y 222.

¹³⁴. MOREYRA-PAZ SOLDAN, Manuel: Estudios sobre el tráfico marítimo... Pág. 17.

¹³⁵. Cédula de 25 de enero de 1567. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Memorias históricas sobre la legislación y gobierno... Pág. 212.

1642, a excepción de los años 1603-1607¹³⁶, e intentó hacer lo mismo con el almojarifazgo de Indias, que no pudo conseguir y, por lo tanto, intentó reducir su efectividad manteniendo ciertos privilegios.

Así en 1596, ante las presiones de los administradores del almojarifazgo que exigían que los fardos de mercancías vayan con sus registros para poder controlar lo que va declarado en cada uno y evitar de esta manera el fraude que podría producirse al no comprobarse, el Consulado va a negarse a tal solicitud alegando que tal solicitud retrasaría la salida de la flota de ese año como mínimo hasta agosto, que es muy mala época para la navegación, y en el posible error a la hora de realizar las declaraciones¹³⁷.

En Juntas de 9 de junio y 2 de octubre de 1599 los mercaderes reunidos votaron a favor de asumir el arrendamiento de la administración del almojarifazgo debido a los retrasos que se producen a la hora de cargar las embarcaciones al pedir los funcionarios reales los registros de las mercancías e impidiendo que las flotas salgan en la fecha adecuada¹³⁸. Estas peticiones van a reiterarse en 1600 y en 1601¹³⁹. En 1602 deciden abandonar tal solicitud ante la oferta realizada por ciertos comerciantes portugueses, muy superior a la del Consulado sevillano¹⁴⁰.

Si con anterioridad a la concesión del asiento hubo problemas con los oficiales reales a la hora de inspeccionar los fardos, no lo va a ser menos con los nuevos asentistas, que intentarán que la recaudación del almojarifazgo sea lo más cuantiosa posible para obtener mayores beneficios y para ello solicitarán a los mercaderes les entreguen los registros de las mercancías para poder cotejarlos con lo que en realidad envían. En 1603 el arrendador Juan González de Guzmán quiere que le sean entregadas tales relaciones juradas antes de embarcar las mercancías en la flota de ese año que va al mando de Fulgencio de Meneses, para lo cual presenta el aval de la Corona y del presidente y jueces de la Casa de la Contratación para poder realizarlo. El Consulado se opone a tal medida y en Junta de 2 de diciembre de este año¹⁴¹ llega aun acuerdo sobre el arrendamiento de los almojarifazgos en el que las condiciones más importantes para seguir con el sistema establecidos son que los Consejos de Estado, Indias, Hacienda y Guerra respeten lo pactado con el Consulado, que la administración de la Lonja continúe en él y que la Corona cese el trato entre Filipinas y la Nueva España y del Brasil con el Río de la Plata¹⁴².

En el año 1609, en Junta de 24 de diciembre¹⁴³, el Consulado vuelve a solicitar el arrendamiento de los almojarifazgos mayor y de Indias a la Corona al terminar el periodo del anterior asentista, para lo cual acuerda presupuestar dicho asiento en 309 millones de

¹³⁶. SMITH: Op. cit. Págs. 129-130.

¹³⁷. A.G.I. Consulado. Lib. I. Junta de 17-18 de mayo de 1596. Fols. 9-11.

¹³⁸. A.G.I. Consulado. Lib. I. Fols. 47-53.

¹³⁹. A.G.I. Consulado. Libro I. Fols. 56v-58 y 84-85.

¹⁴⁰. A.G.I. Consulado. Lib. I. Junta de 1 de junio de 1602. Fols. 102v-103.

¹⁴¹. A.G.I. Consulado. Lib. I. Fols. 113-114.

¹⁴². A.G.I. Consulado. Lib. I. Fols. 118-120.

¹⁴³. A.G.I. Consulado. Lib. I. Fols. 211-212.

maravédis. No pudo conseguir tal propósito pues vemos que son los oficiales reales los que continuaron con la recaudación de dichos derechos.

Entre 1609 y 1623 no hemos encontrado en Junta alguna del Consulado que se tratase el tema del almojarifazgo, en este último año aparece una solicitud a la Corona para reducir las cargas que conlleva el impuesto y para aumentar los ingresos de la Real Hacienda con el incremento del comercio entre ambos continentes originado por tal reducción. Además denuncia las vejaciones y molestias por parte de los oficiales reales y el fraude que realizaban algunos mercaderes¹⁴⁴. A partir de este año no existen resoluciones o acuerdos por parte del Consulado de Sevilla referidos a este tema hasta el final del periodo estudiado.

Hubo algunas exenciones en el cobro del almojarifazgo. Por supuesto, no lo pagaban los productos destinados a la Corona, ni las municiones, bastimentos y pertrechos de las embarcaciones de la Carrera de Indias¹⁴⁵. Las pertenencias personales, tanto de eclesiásticos como de cualquier otro pasajero, estaban libres de la tasa siempre y cuando no fueran vendidas en destino¹⁴⁶. También estaban exentos los libros¹⁴⁷ desde los tiempos de los Reyes Católicos (1480) y de todos los impuestos, para ellos hubo en Veracruz una segunda aduana¹⁴⁸, la de la Inquisición.

No sólo hubo exenciones a determinadas mercancías, también algunos puertos vieron reducidos los tipos o el cobro de almojarifazgo con el fin de potenciar su comercio. La política de la Corona de potenciar un comercio monopolista hizo que algunos puertos quedaran fuera de las rutas mercantiles. Con el fin de evitar el contrabando, hubo reducciones en los porcentajes del almojarifazgo durante periodos reducidos con el fin de potenciar el comercio legal. Es el caso de Santo Domingo¹⁴⁹, Venezuela¹⁵⁰, Cartagena¹⁵¹, Puerto Rico¹⁵²,

¹⁴⁴. A.G.I. Consulado. Lib. II. Junta de 3 de abril de 1623. Fols. 6v-8.

¹⁴⁵. Las mercancías enviadas por la Corona estaban exentas desde 1507. Cédula de 27 de abril de 1574, ratificada por las Cédulas de 14 de septiembre de 1613 y 12 de diciembre de 1619. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Op. cit. Pág. 215. Recop. Leyes de Indias... Lib. VIII. Tit. XV. Ley XXVI. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Op. cit. Pág. 218.

¹⁴⁶. Cédulas de 15 de diciembre de 1531 para los clérigos y de 28 de febrero de 1543 para el resto de los pasajeros. Recop. Leyes de Indias... Lib. VIII. Tit. XV. Leyes XXVIII y XXIX.

¹⁴⁷. Cédula de 4 de noviembre de 1548. Recop. Leyes de Indias... Lib. VIII. Tit. XV. Ley XXVII. HARING, Clarence H.: Op. cit. Pág. 106. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Op. cit. Pág. 218.

¹⁴⁸. MIRANDA, José: España y Nueva España en la época de Felipe II. Instituto de Historia. Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1962. Pág. 75.

¹⁴⁹. Cédulas de 2 de febrero de 1561 y 8 de mayo de 1577. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Op. cit. Págs. 213 y 214. LORENZO SANZ, Eufemio: Op. cit. Tomo II. Págs. 371 y 372. HARING, Clarence H.: Op. cit. Pág. 107. Nota 56.

¹⁵⁰. LORENZO SANZ, Eufemio: Op. cit. Tomo II. Págs. 371 y 372. HARING, Clarence H.: Op. cit. Pág. 107. Nota 56. ARCILA FARIAS, Eduardo: Hacienda y comercio de Venezuela en el siglo XVI. Edit. Arte. Caracas, 1983. Pág. 39.

¹⁵¹. Reales Cédulas de 8 de diciembre de 1533, 8 de noviembre de 1539 y 11 de febrero de 1540. BORREGO PLA, M^a del Carmen: Cartagena de Indias en el siglo XVI. Escuela de Estudios Hispanoamericanos. C.S.I.C. Sevilla, 1983. Pág. 62.

¹⁵². VILA VILAR, Enriqueta: Historia de Puerto Rico (1600-1650). Escuela de Estudios Hispanoamericanos. C.S.I.C. Sevilla, 1974. Págs. 224 y 225. LORENZO SANZ, Eufemio: Op. cit. Tomo II. Págs. 371 y 372.

o Cuba¹⁵³.

Al ser un impuesto sobre el valor de las mercancías, los oficiales reales tenían que calcular el importe a satisfacer por almojarifazgo sobre su valor a los treinta días de ser desembarcadas¹⁵⁴. La fuente eran los registros de las embarcaciones, en los que debía incluirse con día, mes y año la declaración de las mercancías, su valor, el cargador y el destinatario¹⁵⁵. Lo normal era que no se comprobase lo declarado en los registros, con lo que se favorecía el fraude, siendo numerosas las formas que existieron para realizarlo. La omisión de mercancías o su infravaloración en los registros supuso entre el 75 y el 80% de lo negociado en las flotas¹⁵⁶. Otra forma de evitar el control fiscal fue la carga de mercancías fuera del puerto y su descarga antes de llegar a destino. También se intercambiaban mercancías no registradas entre embarcaciones en alta mar para esconderlas de la inspección de los oficiales reales en el puerto de destino. En caso de ser descubiertos, aducían que fueron cargadas en otros navíos naufragados o que no pudieron ser declaradas por la premura en la salida de la flota o embarcación.

Para acabar con las evasiones fiscales, la Corona elaboró una serie de normas. Así en 1574 todas las mercancías no declaradas fueron obligadas a pagar el almojarifazgo como si realmente hubiesen sido registradas, incluidas las rescatadas de navíos naufragados¹⁵⁷.

En un primer momento, la forma de pago del almojarifazgo podía satisfacerse con los mismos productos comerciados, para a partir de 1568 pasar a cobrarse en metálico sin excepciones. El hecho de que en 1620 vuelva a ordenarse el pago en especie hace pensar que ambas formas fueron utilizadas paralelamente durante muchos años¹⁵⁸. La Corona no permitía que el pago de este impuesto fuera aplazado¹⁵⁹, aunque la realidad fue bien otra al permitir los funcionarios reales el fiado en Sevilla y en Indias. El pago se realizaba con antelación a la venta de las mercancías, reteniéndolas en el caso de no realizarlo. Pero los grandes problemas de liquidez que el sistema comercial tenía, hizo que la demora, el fraccionamiento y el crédito funcionaran cotidianamente.

Para el caso sevillano había que esperar al regreso de la flota que había partido con destino a América para poder pagar el almojarifazgo. En ocasiones los comerciantes adelantaban una parte, el 5%, y el resto lo satisfacían con el retorno de la flota o de la embarcación. También podía ocurrir que se aplazase el ingreso en las arcas reales hasta cuatro años, abonando el 70% el primero y el resto en los tres siguientes. Estas formas de pago se

¹⁵³. LORENZO SANZ, Eufemio: Op. cit. Tomo II. Págs. 371-372.

¹⁵⁴. Ordenanzas de 1554 y Cédula de 22 de diciembre de 1579. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Op. cit. Págs. 235 y 236.

¹⁵⁵. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 878. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Op. cit. Pág. 233. LORENZO SANZ, Eufemio: Op. cit. Tomo II. Págs. 378 y 379.

¹⁵⁶. LORENZO SANZ, Eufemio: Op. cit. Tomo II. Pág. 378.

¹⁵⁷. Cédulas de 21 y 27 de abril de 1574. Recop. Leyes de Indias... Lib. VIII. Tit. XV. Leyes VIII y XIX. ANTUNEZ Y ACEVEDO, Rafael: Op. cit. Pág. 216.

¹⁵⁸. Cédulas de 28 de diciembre de 1568 y de 9 de marzo de 1620. Recop. Leyes de Indias... Lib. VIII. Tit. XV. Ley. VI. ANTUNEZ DE ACEVEDO, Rafael: Op. cit. Págs. 214 y 215.

¹⁵⁹. Recop. Leyes de Indias... Lib. VIII. Tit. XV. Ley V.

hicieron a espaldas de la Corona, de ahí que entre 1550 y 1627 intentaran combatirlo¹⁶⁰, sancionando a aquellos funcionarios que transgredieran las normas con el pago de lo que fiaren más el cuatro por ciento.

El almojarifazgo se cobraba de cuatro formas, según fuera de salida o de entrada y de flotas o sueltos, aplicándose el respectivo porcentaje, 10% para las mercancías introducidas en en las flotas, 5% para las procedentes de los mercados coloniales, y 2,5% sobre las exportaciones tanto para las flotas como para los navíos sueltos. Si arribaba algún navío sin haber pagado los derechos en el puerto de origen o no había registrado las mercancías que tenía embarcadas, pagaba un 15% si su procedencia era la península ibérica¹⁶¹, un 7,5% si lo eran las colonias americanas¹⁶² y un 17,5% para el vino sevillano en estas circunstancias¹⁶³. Que no viene a ser otra cosa más que mercancías que evitaban pagar el almojarifazgo, en definitiva, poco más o menos que fraude.

A comienzos del reinado de Felipe II el almojarifazgo recaudado en el puerto de Sevilla supuso entre 54.000 y 62.000 pesos anuales, mientras que a mediados del siglo XVII alcanzó los 600.000 pesos¹⁶⁴. En Veracruz fueron recaudados un poco antes del comienzo de nuestro periodo (1568-1571) 322.899 pesos sólo de almojarifazgo de las flotas, puesto que todavía no estaba grabado el comercio intercolonial¹⁶⁵; mientras que a mediados del siglo XVII (1646-1650) la cifra que la Caja consigna es de 291.246 pesos¹⁶⁶.

Entre 1587 y 1650 se recaudaron en la Caja de Veracruz en concepto de almojarifazgo un total de 5.433.564,8 pesos de oro común, de los cuales 4.957.826,4 pesos corresponden a la importación, 91,2%, y los restantes 475.738,4 pesos a las exportaciones, 8,8%¹⁶⁷. El valor global de las mercancías que pasaron por la aduana fue de 72.836.207 pesos.

La supremacía de las importaciones sobre las exportaciones es manifiesta según los

¹⁶⁰. Cédulas de 16 de abril y 4 de agosto de 1550, 10 de mayo de 1554, 24 de agosto de 1619 y 23 de enero de 1627. Recop. Leyes de Indias... Lib. VIII. Tit. XV. Ley V.

¹⁶¹. Un 5% de salida de Sevilla y un 10% de entrada en Veracruz.

¹⁶². Un 2,5% de salida del puerto de origen y un 5% de entrada en Veracruz.

¹⁶³. Un 7,5% de salida de Sevilla y un 10% de entrada en el puerto novohispano.

¹⁶⁴. HARING, Clarence H.: Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos. Fondo de Cultura Económica. México, 1979. Pág. 109. Las cantidades que da Haring vienen en ducados, nosotros las hemos pasado a pesos para poder comparar con el almojarifazgo, el cual fue recaudado en Veracruz en pesos.

¹⁶⁵. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 878, ramo 1, desde septiembre de 1568 hasta junio de 1571. TEPASKE, John J. y KLEIN, Herbert S.: Ingresos y egresos de la Real Hacienda de Nueva España. Instituto Nacional de Antropología e Historia. México, 1988. Tomo II. Sumario general de carta cuenta de Veracruz. Pág. 1.

¹⁶⁶. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 885 B, ramo 7, desde 5 de octubre de 1646 hasta 31 de diciembre de 1650. TEPASKE, John J. y KLEIN, Herbert S.: Op. cit. Tomo II. Sumario general de carta cuenta de Veracruz. Págs. 18-19.

¹⁶⁷. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 878, desde 1568 hasta fin de junio de 1573; 879, desde junio de 1573 hasta fin de junio de 1579; 880, desde junio de 1579 hasta diciembre de 1584; 881, desde 17 de diciembre de 1584 hasta fin de 1589; 882, desde 1 de enero de 1600 hasta 14 de octubre de 1609; 883, desde 14 de octubre de 1609 hasta 3 de septiembre de 1622; 884 B, desde 5 de septiembre de 1622 hasta 14 de septiembre de 1627; 884 A, desde 15 de septiembre de 1627 hasta 4 de septiembre de 1636; 885 A, desde 12 de agosto de 1637 hasta 4 de octubre de 1646; y 885 B, desde 5 de octubre de 1646 hasta 27 de noviembre de 1653.

datos aportados por el almojarifazgo, no alcanzando las exportaciones el 10% de lo comerciado en el puerto de Veracruz. En el siglo XVII cambia la tendencia y las exportaciones aumentaron su participación en el comercio veracruzano por el comercio procedente de Castilla en las flotas.

La parte recaudada de almojarifazgo de las flotas, tanto de entrada como de salida, ascendió a la cantidad de 4.881.045,2 pesos, 89,8. Al margen del comercio de flotas se contabilizaron 552.519,5 pesos, 10,2%, procedentes no sólo del comercio intercontinental sino también del intercolonial

La distribución de las cantidades recaudadas en la Caja de Veracruz por porcentajes quedaría de la siguiente forma:

- 10% de entrada de flotas, 4.476.737,6 pesos.
- 5% de entrada de navíos sueltos, 427.471,3 pesos.
- 2,5% de salida de flotas, 404.307,6 pesos.
- 2,5% de salida de navíos sueltos, 70.723,2 pesos.
- 15% de entrada de Castilla, 5.604,8 pesos.
- 17,5% de entrada de vinos, 84,0 pesos.
- 7,5% de salida, 707,6 pesos, y 7,5% de entrada, 9.913,3 pesos.

Hemos establecido cinco diferentes etapas en la recaudación del almojarifazgo, que son las siguientes:

Primera etapa de auge (1587-1593)¹⁶⁸. En estos ocho años el importe ingresado por este derecho ascendió a 642.638,9 pesos, que corresponden al 11,83% del total recaudado. A pesar de que el tráfico de flotas no fue constante,¹⁶⁹ pagó de derechos el 90,56% de lo recaudado en esta etapa, 581.949,1 pesos. Los 60.689,8 pesos restantes fueron recaudados del comercio intercolonial e intercontinental realizado al margen de las flotas.

Primera etapa de crisis (1594-1598)¹⁷⁰. Las guerras de finales del siglo XVI con Holanda, Francia e Inglaterra van a influir en la recaudación del almojarifazgo veracruzano. Los impedimentos al tráfico castellano en el Atlántico por las potencias europeas van a reducir el volumen y el valor del comercio, originando una corta etapa de crisis hasta la firma del Tratado de Vervins (1598). Durante estos años la recaudación se redujo a 171.025,2 pesos, que representan el 3,15% de lo ingresado.

Segunda etapa de auge (1599-1615)¹⁷¹. En estos diecisiete años se ingresaron en la Caja un total de 2.509.028,7 pesos, que supusieron el 46,18% del total cobrado por el concepto de almojarifazgo en Veracruz.

¹⁶⁸. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 878, ramo 3, desde 11 de agosto de 1572 hasta 30 de junio de 1573; 879, ramos 1 y 2, desde junio de 1587 hasta 13 del mismo mes de 1591; y 880, ramos 1 a 4, desde 30 de junio de 1590 hasta 14 del mismo mes de 1594.

¹⁶⁹. No las hubo de entrada en 1587, 1589 y 1592, ni de salida en 1587, 1588, 1589 y 1593.

¹⁷⁰. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 880, ramo 4, desde 20 de octubre de 1592 hasta 14 de junio de 1594; y 881, ramos 1 a 5, desde 19 de octubre de 1594 hasta 1 de enero de 1600.

¹⁷¹. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 881, ramo 4, desde 26 de mayo de 1598 hasta 1 de enero de 1600; 882, ramos 1 a 11, desde 7 de mayo de 1600 hasta 14 de octubre de 1609; y 883, ramos 1 a 7, desde 14 de octubre de 1609 hasta 12 de junio de 1616.

Segunda etapa de crisis (1616-1635)¹⁷². La saturación de los mercados coloniales propician una reducción de las importaciones procedentes de la metrópoli.¹⁷³ Este hecho quedó reflejado en la recaudación, que en esta etapa quedó reducida en un 53,75% con respecto a la anterior, siendo la cantidad consignada de 1.348.584,6 pesos, 24,82% del total recaudado.

Crisis (1636-1650)¹⁷⁴. La depresión producida en la etapa anterior se acrecentó con la bianualidad del tráfico de flotas. Este hecho quebrantó notablemente los ingresos de la Caja del puerto. En estos quince años contabilizáronse tan sólo 762.287,4 pesos, el 14,03% del total y que supuso una reducción a la mitad con respecto a la etapa anterior. Por el contrario, las importaciones de los mercados coloniales se vieron incrementadas en un 126,35% por la irrupción del cacao venezolano¹⁷⁵.

7.- El valor de las mercancías negociadas.

La configuración del impuesto y la ausencia de los registros de las embarcaciones que se dedicaron a este comercio ha hecho que no tengamos una relación de las mercancías negociadas entre Veracruz y los diferentes mercados, por lo cual estableceremos un valor global de las mismas para conocer el desarrollo de su intercambio y la balanza comercial del puerto novohispano.

a) El valor de las mercancías de las flotas.

Ya conocemos la estructura peculiar del comercio de flotas entre Nueva España y la Metrópoli, sólo comprensible dentro de un sistema mercantilista tan restrictivo como el castellano. Este sistema de flotas se caracterizó por su regularidad en el tráfico¹⁷⁶, pero no en cuanto al valor global de las mercancías negociadas¹⁷⁷, ya que estuvo condicionado por

¹⁷². A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 883, ramos 7 a 14, desde 11 de junio de 1615 hasta 14 de octubre de 1622; 884 B, ramos 1 a 9, desde 5 de septiembre de 1622 hasta 14 del mismo mes de 1627; y 884 A, ramos 1 a 10, desde 14 de septiembre de 1627 hasta 4 del mismo mes de 1636.

¹⁷³. Esta saturación de los mercados americanos tuvo como consecuencia la búsqueda de otras formas alternativas de paliar la escasez de manufacturas, como el contrabando, el surgimiento de una industria autóctona capaz de competir con los productos importados en las flotas o su abastecimiento a través del Galeón de Manila.

¹⁷⁴. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 884 A, ramo 10, desde 19 de noviembre de 1634 hasta 4 de septiembre de 1636; 885 A, ramos 1 a 6, desde 12 de agosto de 1637 hasta 4 de octubre de 1646; y 995 B, ramo 7, desde 5 de octubre de 1646 hasta 51 de diciembre de 1650.

¹⁷⁵. ARCILA FARIAS, Eduardo: Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVII y XVIII. El Colegio de México. México, 1950. Págs. 251 y 252. CALDERON, Francisco: Historia económica de la Nueva España en Tiempos de los Austrias. Fondo de Cultura Económica. México, 1988. Pág. 586. LEON BORJA, Dora y SZASDI NAGY, Adam: El comercio del cacao en Guayaquil. Revista de Historia de América, LVII (1964). Nos. 57-58. Pág. 5.

¹⁷⁶. Tan sólo no arribaron al puerto de Veracruz en los años de 1587, 1589, 1592, 1598, 1629, 1639, 1641, 1643, 1645 y 1649 y, por lo tanto, no salieron del mismo en los años 1588, 1590, 1593, 1597, 1599, 1629, 1635, 1638, 1640, 1642, 1644 y 1646. A.G.I. Sección de Contaduría. Legs. 878-885. Entraban hacia septiembre y salían en mayo.

¹⁷⁷. Falta la documentación de los años de 1573, 1596, 1597, 1625, 1628, 1631, 1633, 1634 y 1637 de entrada y los de 1587, 1589, 1633, 1634, 1636 y 1637 de salida del mismo.

la situación de los mercados y por las quiebras o bancarrotas de los comerciantes ocasionadas por las malas ventas, los naufragios o las incautaciones de metales por parte de la Corona¹⁷⁸.

El valor total de las mercancías negociadas por el puerto de Veracruz en este comercio ascendió a 60.907.395 pesos, es decir, el 83,62% de su comercio legal¹⁷⁹. De estos casi 61 millones de pesos 44.725.210 correspondieron a las importaciones, 73,43% de este comercio, y los 16.182.185 pesos restantes a las exportaciones, 26,57%, lo que equivaldría al 61,41% de todas las importaciones y al 22,22% de las exportaciones del comercio legal del complejo Veracruz-México¹⁸⁰.

La evolución de este comercio de monopolio es desigual. Chaunu clasificó, para el periodo 1506-1650, el movimiento de embarcaciones destinadas al tráfico de flotas en dos etapas o fases, Fase A (1506-1608) y Fase B (1608-1650), tanto para las entradas, como para las salidas o para el total de este movimiento. A su vez subdividió la primera fase en otras tres, una primera de expansión (1506-1550) seguida de la recesión interdecenal del siglo XVI (1550-1560) y de una segunda también de expansión (1560-1608)¹⁸¹. Por el contrario, nosotros establecemos para el periodo 1587-1650, tres etapas atendiendo al desarrollo del valor anual de las mercancías negociadas:

1587-1599¹⁸². Caracterizada por un incremento elevado de 1587 a 1594, causado por las necesidades de unas colonias que no producen en un primer momento lo que precisan, y una brusca caída a partir de 1595 y hasta 1599, debido a las guerras con Francia, Inglaterra y Holanda¹⁸³, a un incremento de la piratería, y a la declaración de bancarrota realizada por Felipe II en 1596, aunque todavía no se puede hablar de crisis.

¹⁷⁸. Sólo en el siglo XVI de incautaciones la Corona no entregó 8.785.000 pesos a los comerciantes. LORENZO SANZ, E.: Op. cit., Tomo II. Págs. 102-103. Cuadro 23. Mientras que en la primera mitad del siglo XVII esta cantidad ascendió a 3.375.000 pesos. HARING, Clarence H.: Op. Cit. Págs. 214-217. A cambio la Corona entregaba juros situados sobre los millones al 6,5%. MACLEOD, Murdo J.: "España y América. El comercio atlántico, 1492-1720". En BETHELL, Leslie (ed.): Historia de América Latina. Ed. Crítica. Barcelona, 1990. Tomo II. Pág. 71.

¹⁷⁹. El 16,28% correspondería al comercio colonial de este puerto.

¹⁸⁰. A.G.I. Sección de Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legajos 878 (1568-1573), 879 (1587-1591), 880 (1590-1594), 881 (1594-1599), 882 (1600-1609), 883 (1609-1622), 884 A y B (1622-1635, *semiquemados*) y 885 A y B (1637-1653). El valor reflejado ha sido calculado del ramo de almojarifazgos, del 10% de entrada y del 2,5% de salida de flotas.

¹⁸¹. CHAUNU, Pierre: Seville et l'Atlantique..., Tomo VIII-2.1. Págs. 31-37. Establece máximos y mínimos por años.

¹⁸². A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 878, ramo 3, desde 11 de agosto de 1572 hasta 30 de junio de 1573; leg. 879, ramos 1 y 2, desde junio de 1587 hasta 13 de junio de 1591; leg. 880, ramos 1 a 4, desde 30 de mayo de 1590 a 14 de junio de 1594; y leg. 881, ramos 1 a 5, desde 19 de octubre de 1594 hasta 1º de enero de 1600. Almojarifazgo de entrada y salida de flotas del puerto de Veracruz y San Juan de Ulúa.

¹⁸³. Durante este período se crea y derrota la Armada Invencible (1588) contra y por los ingleses. Por aquel entonces Felipe II había declarado la guerra a Francia (1584) por motivos dinásticos. En 1596 Cádiz es asaltada por los ingleses y la flota que iba a partir ese año fue quemada. LORENZO SANZ, Eufemio: Op. Cit. Tomo I. Pág. 184. Para colmo de males en 1597 se alían las tres potencias contra la Corona española. Todo termina con la Paz de Vervins en 1598.

1599-1627¹⁸⁴. Subdividido en dos periodos más, el primero de auge espectacular, 1599-1608, que culmina en el año de mayor valor de mercancías comerciadas¹⁸⁵, y el segundo caracterizado por un ralentizado ritmo de crecimientos, 1610-1615, 1616-1619 y 1625-1627, compaginados con brucas caídas, como la de 1616, o suaves recaídas, 1619-1625.

1627-1650¹⁸⁶. Caracterizado por una paulatina disminución del valor global de las mercancías intercambiadas en este comercio, nos hallamos en plena depresión del comercio intercontinental novohispano. Las causas hay que buscarlas en la autosuficiencia de la economía del virreinato, como la más importante, además de influir la disminución de la producción de plata en las minas novohispanas y la reducción de la mano de obra indígena¹⁸⁷, estas dos últimas causas están interrelacionadas. El Consulado de Sevilla argumentó que ésta crisis se debió a la competencia que hacían los productos importados por el Galeón de Manila¹⁸⁸.

b) El valor de las mercancías venidas fuera de flotas.

De los casi 73 millones de pesos negociados por Veracruz entre 1587 y 1650 el 16,38% correspondieron al comercio realizado por este puerto al "margen" de las flotas, 11.928.812 pesos. En este tipo de comercio las flotas van a ser el motor del mismo, tanto del tráfico como del trato, condicionando el valor de lo negociado hasta el punto de ser pareja la evolución de uno y otro comercio. Durante el siglo XVI este comercio supuso el 18,3% sobre el total negociado, mientras que en el siglo XVII se elevó al 81,7%, las exportaciones el 32,85% y 67,15% y las importaciones el 13,72% y el 86,28% respectivamente.

La evolución de este comercio queda reflejada en cinco etapas, que nos van a demostrar la influencia del tráfico de flotas sobre el comercio intercolonial. Estas etapas son:

¹⁸⁴. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 881, ramo 4, desde 26 de mayo de 1598 a 1º de enero de 1600; leg. 882, ramos 1 a 11, desde 7 de mayo de 1600 hasta 14 de octubre de 1609; leg. 883, ramos 1 a 14, desde 14 de octubre de 1609 hasta 14 de octubre de 1622; leg. 884 B, ramos 1 a 9, desde 5 de septiembre de 1622 hasta 14 de septiembre de 1627; y leg. 884 A, ramo 1, desde 15 de septiembre de 1627 hasta 21 de abril de 1628. Estos dos últimos legajos se encuentran en un estado lamentable. Almojarifazgo de entrada y salida de flotas.

¹⁸⁵. En 1608 se importa la mayor cantidad de mercancías de todo el periodo, 2.923.639 pesos, porque el año anterior el Consulado de Sevilla se negó a cargar la flota. Tan sólo la Corona obligó a fletar cuatro embarcaciones para traer los azogues, que necesitaba la minería novohispana, y los refuerzos de Filipinas, al mando de su nuevo gobernador. A.G.I. Sección de Consulado. Libro I. Fols. 162-165.

¹⁸⁶. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 884 A, ramos 1 a 10, desde 15 de septiembre de 1627 hasta 4 de septiembre de 1636; leg. 885 A, ramos 1 a 6, desde 12 de agosto de 1637 hasta 4 de octubre de 1646; y leg. 885 B, ramo 1, desde 5 de octubre de 1646 hasta 31 de diciembre de 1650. Almojarifazgo de entrada y salida de flotas...

¹⁸⁷. MACLEOD, Murdo J.: *Op. cit.* Pág. 70. Mantiene este autor que el descenso de la población indígena originó un aumento en los precios de los alimentos y en el costo del mantenimiento de los mineros, es todo ello por lo que se retuvo más plata en América. BORAH, Woodrow: *El siglo de la depresión en Nueva España*. Ediciones Era. México, 1986. Págs. 17 y 19.

¹⁸⁸. CALDERON, Francisco R.: *Op. Cit.* El Cabildo mexicano en 1636 rebate tal argumentación sobre la base de un aumento de la calidad de los productos importados de la Metrópoli, a pesar de la disminución del número de embarcaciones enviadas, y a la diversidad de los productos intercambiados entre el virreinato y los dos comercios.

1588-1590¹⁸⁹. La gran afluencia de mercancías en las flotas impulsaron su redistribución hacia las colonias americanas del ámbito de influencia veracruzana, la costa atlántica de Nueva España e Islas del Caribe, fundamentalmente.

1591-1598¹⁹⁰. Se produce una estabilización, debido al auge de la piratería en el Caribe y como consecuencia de las ya citadas guerras europeas de la Corona española.

1599-1615¹⁹¹. Es el momento álgido del comercio de flotas, durante esta etapa se negocia el 40% del valor de las mercancías. El valor de lo negociado supondría el 23,20% del total del periodo. En 1608 se produce una mayor incremento debido a que la flota de ese año fue la más importante habida en todo el periodo que estudiamos, y que va a afectar tanto a las importaciones como a las exportaciones del puerto novohispano, casi el 23% de los 64 años estudiados.

1612-1622¹⁹². El descenso del movimiento del tráfico de flotas redujo también el de mercancías del colonial novohispano y, más concretamente de Veracruz. El valor de lo negociado apenas llega al 3% del total. Sólo hacia el final del periodo se produce una corta regeneración del comercio influida, como no, por el comercio de flotas con España.

Entre 1623 y 1636 hay un vacío en la documentación del almojarifazgo, que nos impide estudiar su desarrollo anual y por procedencias. Tan sólo hemos podido establecer el monto global negociado, que para este periodo alcanzó el máximo valor hasta el momento en 1631-1633 con 383.764 pesos, pero en tres años¹⁹³.

1637-1650¹⁹⁴. Durante ésta etapa las importaciones de Veracruz se incrementan gracias al comercio con Tierra Firme y, sobre todo, con Venezuela. A falta de establecer la distribución según terminales y conocer exactamente cuándo empezó la llegada del cacao

¹⁸⁹. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 879, ramos 1 y 2, desde junio de 1587 hasta 13 de junio de 1591; y leg. 880, ramo 1, desde 30 de junio de 1590 hasta 13 de junio de 1591. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas del puerto de Veracruz y San Juan de Ulúa.

¹⁹⁰. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 880, ramos 1 a 4, desde 30 de mayo de 1590 hasta 14 de junio de 1594; y leg. 881, ramos 1 a 5, desde 19 de octubre de 1594 hasta 1º de enero de 1600. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas...

¹⁹¹. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 882, ramos 1 a 11, desde 7 de mayo de 1600 hasta 14 de octubre de 1609; y leg. 883, ramos 1 a 4, desde 14 de octubre de 1609 hasta 6 de junio de 1613. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas.

¹⁹². A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 883, ramos 4 a 14, desde 13 de junio de 1612 hasta 14 de octubre de 1622. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas.

¹⁹³. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 884 B, ramos 1 a 9, desde 5 de noviembre de 1622 hasta 14 de septiembre de 1627; y leg. 884 A, ramos 1 a 10, desde 15 de septiembre de 1627 hasta 4 de septiembre de 1636. Ambos legajos se encuentran en un estado lamentable para su uso.

¹⁹⁴. A.G.I. Contaduría. Caja de Veracruz. Leg. 885 A, ramos 1 a 6, desde 12 de agosto de 1637 hasta 4 de octubre de 1646; y leg. 885 B, ramo 7, desde 5 de octubre de 1646 hasta 31 de diciembre de 1650. Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas.

venezolano al mercado novohispano¹⁹⁵, a partir de 1637 este comercio fue la base de las importaciones veracruzanas fuera de flotas, alcanzando la máxima cifra en 1646 con 588.835 pesos, la más alta del periodo 1587-1650, 4,94%.

Como sucede con las flotas, la importancia de este comercio radicó en la superioridad de las importaciones sobre las exportaciones, por lo que la balanza comercial de Veracruz con las colonias es negativa durante todo el periodo y de forma constante, alcanzando un déficit de 6.217.718 pesos.

La evolución de las importaciones de Veracruz procedentes de las colonias americanas es similar a la del total de este comercio, dividida también en cuatro etapas, dos de gran actividad y otras dos de transición. Entre 1636 y 1650 se concentró el 46,04% del intercambio colonial y entre 1601 y 1615 el 21,56%, siendo los terminales de Maracaibo y Campeche los que encabezan ambas etapas, como ya veremos.

Las exportaciones del puerto novohispano, por el contrario, mantuvieron un ritmo decreciente durante todo el periodo, alcanzado su máxima expresión de 1626 a 1650 en que salieron de dicho puerto mercancías por un valor de 732.430 pesos, 25,65% de las exportaciones, mientras que la mayor actividad de este comercio se concentra en 20 años, entre 1587 y 1605, 45,62%, y 1.302.910 pesos. Va a ser Cuba, a través de La Habana, la que acapare este comercio exportador, como ya veremos, al tener que soportar la estancia prolongada en su puerto de flotas y galeones en espera de cruzar el Atlántico.

8.- Los mercados del comercio veracruzano¹⁹⁶.

Entre 1587 y 1650 el valor del comercio de Veracruz con el resto del territorio americano se elevó a 9.771.500,95 pesos, siendo el valor de las importaciones de 7.661.778,95 pesos, 78,41%, y el de las exportaciones de 2.109.722 pesos, 21,59%. La balanza comercial del puerto, a la vista de estos datos, fue negativa en 5.552.065,95 pesos, cantidad que se compensa con el tan apreciado numerario novohispano.

¿Por qué es éste comercio más importador que exportador? Existen dos causas que lo explican. La primera de ellas se centra en la importación de productos, fundamentalmente agrícolas, para el comercio de flotas con destino a Europa, Veracruz, puerto habilitado para este comercio, canalizó tales productos. La segunda radica en el desplazamiento, a partir de 1637, de Guayaquil por Maracaibo y Caracas como abastecedora de cacao del virreinato por Venezuela.

La compleja red comercial establecida por Veracruz abarcó tres continentes y 25 terminales, 20 americanos, 3 africanos y 2 europeos. Utilizando el criterio de la afinidad geográfica, estos fueron los siguientes:

¹⁹⁵. Sobre la crisis del comercio cacaotero centroamericano y tabasqueño vid. MACLEOD, Murdo J.: *Op. cit.* Pág. 72, que defiende las tesis de una crisis en la producción de este producto en la zona, debido a la falta de mano de obra indígena, y a la prohibición del comercio entre los Virreinos de México y Perú en perjuicio del cacao de Guayaquil, que seguirá llegando a la Nueva España a través de los puertos de Sonsonate y Realejo en menor cantidad.

¹⁹⁶. A. G. I. Sección de Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legajos 878 (1587-1591), 880 (1590-1594), 881 (1594-1599), 882 (1600-1609), 883 (1609-1622), 884 A y B (1622-1635, semiquemados) y 885 A y B (1637-1653). Almojarifazgo de entrada y salida de navíos y barcas sueltas del puerto de Veracruz y San Juan de Ulúa. El listado de los productos intercambiados para cada terminal lo hemos conseguido de varios estudios consultados para los diferentes terminales comerciales que participan en este trato. Sirva pues esta lista como información complementaria de la evolución del valor global del comercio legal veracruzano.

NUEVA ESPAÑA. Alvarado, Campeche, Coatzacoalco, Honduras, Pánuco, Río de Lagartos, Tabasco, Tampico, Tuxpan-Tamiahua y Yucatán¹⁹⁷.

ISLAS DEL CARIBE. Florida¹⁹⁸, Cuba, Jamaica, Puerto Rico y Santo Domingo.

TIERRA FIRME. Caracas-L.G., Cartagena, Cumaná, Maracaibo y Margarita.

EUROPA. Canarias y Castilla¹⁹⁹.

ÁFRICA. Angola, Cabo Verde y Guinea.

El primer puesto del comercio colonial veracruzano lo ocupa la propia costa novohispana que acapara el 33,9% del intercambio. Aquí la balanza comercial del puerto también es deficitaria, 2.815.149,5 pesos, pues las importaciones realizadas alcanzan el 84,8% del mismo y el 15,2% restante las exportaciones. Dentro de esta zona fue con Campeche, sobre todo, y con Tabasco donde se concentró la mayor parte del intercambio, basado en productos tintóreos, con el primero, y cacao, con el segundo.

De todas las zonas con las que negocia el complejo Veracruz-México las Islas del Caribe caracterizaron un comercio de exportación en vez de importación, debido al envío a Cuba de los pertrechos y bastimentos necesarios para la manutención y mantenimiento de flotas y galeones que recalaban en el puerto de La Habana. El valor de lo negociado representó el 13,04% del comercio colonial veracruzano, 1.555.068,95 pesos. La diferencia entre exportaciones e importaciones es de 479.141,05 pesos a favor, cantidad insignificante al contrastarla con los cinco millones y medio de déficit total del puerto veracruzano. Las exportaciones suponen el 35,62% del total de este comercio y las importaciones el 5,93% de lo negociado en el intercambio colonial. A parte de Cuba, las islas de Santo Domingo y de Puerto Rico tuvieron un fuerte negocio de importación más que de exportación.

La balanza comercial establecida entre Veracruz y Tierra Firme fue deficitaria en 3.003.379 pesos, la mitad de la deuda comercial del puerto novohispano; a pesar de no constituir el primer mercado con el que negocia. El intercambio entre ambas zonas supuso el 37,9% del comercio colonial. Las importaciones realizadas acapararon el 93,94% del intercambio, 3.210.559 frente a 207.180 pesos de las exportaciones, que suponen el 35,4% y el 7,26% respectivamente. Serán los terminales de Maracaibo, Caracas y Cartagena los que absorban la totalidad de este comercio.

El comercio con Europa, llámese mejor Castilla, y con Africa entra dentro del ritmo deficitario del comercio de Veracruz, 206.424,5 y 6.245 pesos respectivamente; manteniendo con este último un intercambio de importación, sin existir exportación alguna.

a) Importaciones.

Hemos cuantificado el valor total de las importaciones del puerto de Veracruz en

¹⁹⁷. Dentro de este grupo habría que distinguir entre la costa al norte de Veracruz, que comprende los puertos de Tampico, Pánuco y Tuxpan-Tamiahua, de la sr, que comprendería al resto de los puertos enumerados. La razón de ello radica en los diferentes comercios realizados entre una y otra, siendo de cabotaje el desarrollado con la costa norte, aunque más bien de subsistencia, y de reexportación hacia Europa el de la costa sur.

¹⁹⁸. Incluimos aquí al presidio de Florida porque no es más que una dependencia de La Habana durante todo el período colonial.

¹⁹⁹. Incluimos tanto Castilla como Canarias. El comercio realizado con estos dos "terminales" no estuvo relacionado con las flotas, sino con el de navíos sueltos o de "aviso". El valor de las mercancías negociadas fue muy poco significativo en comparación con el de flotas, a pesar de ello, el Consulado de Sevilla llegó a pedir en algunas ocasiones su supresión.

9.073.255,15 pesos o el 76,06% de su comercio colonial. En esta cantidad se incluye el intercambio con Europa y Africa, que representa el 5,32% de las mercancías introducidas, y lo que hemos incluido en el apartado de "No especificado", que viene a ser el 15,55% de las mismas. Si nos ceñimos al comercio colonial en el sentido estricto, al realizado sólo con los terminales americanos, el valor de lo importado es de 7.179.124,45 pesos, es decir, disminuye en 1.894.130,7 pesos, casi un 21% menos, y pasa de acaparar el 76,06% del comercio colonial veracruzano al 60,2% del mismo.

La distribución de las importaciones nos muestra la relevancia que tiene la costa de Nueva España en las relaciones comerciales de Veracruz, que suponen el 37,8% de las mismas, seguida de Tierra Firme con el 35,4%, Islas del Caribe con el 5,93%, Europa con el 5,25% y Africa y Honduras con el 0,1%. Entre lo introducido de Nueva España y Tierra Firme en el puerto se encuentran casi las tres cuartas partes del total de las importaciones, el 73,2%. Por el orden aquí expuesto vamos a desarrollar la evolución de las importaciones.

b) Las exportaciones.

Durante todo el periodo estudiado se produce en el puerto de Veracruz un mayor movimiento de embarcaciones de entrada, importación, que de salida, exportación, teniendo en cuenta las relaciones del almojarifazgo. Esta diferencia en el número de navíos está causada porque posiblemente hubo algunos que salieron sin mercancías que declarar, exentas del pago del impuesto, y, en menor medida, por su jubilación y consiguiente desguace. Parte de los navíos que participaron en la Carrera acabaron sus días en América, dedicándose al tráfico intercolonial, en sus arrecifes o en manos de piratas. Pero el desfase entre entradas y salidas no es más que una de las causas de superioridad de las introducciones sobre las extracciones. La principal razón radica en el valor de las mercancías negociadas en uno y otro sentido, muy superior el de las importadas que el de las exportadas, sin tener en cuenta entre éstas últimas la plata, que sirve como compensación entre unas y otras y de la que estaban tan necesitados los terminales que no la producían.

La diferencia en la balanza del comercio colonial de Veracruz, incluyendo el tráfico intercontinental marginal al de flotas, ha quedado establecida en 6.217.638,15 pesos, puesto que las importaciones fueron 9.073.185,15 pesos y 2.855.547 las exportaciones, 76,1% contra 23,9%. Si exceptuamos el comercio con Europa, Africa y lo que hemos contabilizado como "No especificado" el déficit comercial veracruzano se reduce a 5.339.687,45 pesos, pero la diferencia real entre entradas y salidas de este trato aumenta puesto que en el de las primeras supone el 79,6% frente al 20,4% de las segundas. En resumen, la participación de importación y exportación en el comercio de Veracruz pasa de ser las tres cuartas partes y una cuarta parte a cuatro quintas partes y un quinto según sea el tipo de comercio que incluyamos.

La distribución de las exportaciones por áreas o zonas cambia sustancialmente con respecto a las importaciones. Ahora es la zona de las Islas del Caribe la que encabeza las mismas, 35,62% del total exportado y 1.017.105 pesos, seguida de Nueva España, 21,54% y 615.082 pesos, Europa (Castilla), 9,47% y 270.355 pesos, y Tierra Firme, 7,26% y 207.180 pesos, quedando el 26,12% restante asignado al trato "no especificado" por la documentación. No existen por lo tanto extracción hacia Africa, es evidente por el tipo de comercio que realiza, ni con Canarias, con la que se realizarán a través de Sevilla y el comercio de flotas.

Con respecto al comercio intercolonial destacamos el papel secundario que realizan en las exportaciones Nueva España y Tierra Firme, una vez que han acaparado el movimiento de importación del puerto de Veracruz, pasando la primera de los 3.429.261,5 pesos impor-

tados a los 615.082 de las exportaciones y la segunda de 3.211.529 a 207.180 pesos respectivamente. La especialización de estos mercados tiene la culpa de su situación actual. Por otro lado, las salidas con dirección a Europa se reducen a la mitad con respecto a las introducciones, pero al no existir contactos con las Islas Canarias éste comercio, con Castilla, se mantiene a un ritmo similar que en las importaciones a pesar de existir una diferencia de 18.010,25 pesos en la balanza de éste trato, el 3,22% del total del mismo.

La evolución anual de las extracciones del puerto de Veracruz nos muestra como estas van reduciéndose de forma gradual durante todo el periodo (1587-1650). Una vez que la crisis demográfica novohispana de 1576-1580²⁰⁰ había pasado y su economía recuperado se produce en las exportaciones del puerto una larga etapa de expansión de veinte años de duración, donde se negocia el 36,3% de las mismas por un valor de 747.277,9 pesos, de los cuales más de la mitad, 53,2%, se intercambia entre 1587-1590 al estar concentradas en tan sólo tres años, 1588-1590²⁰¹, el 51% de las mismas y un valor de 380.720 pesos. En estos tres años se produce una masiva salida de mercancías hacia Castilla, 162.975 pesos o el 60,3% de lo exportado por Veracruz a la Metrópoli durante todo el periodo, Cuba-La Habana, 105.985 pesos, y Puerto Rico, 35.915 pesos; siendo estos tres terminales los que acaparen el 80% de las extracciones habidas en estos años. Sólo la zona de las Islas del Caribe participa en este sentido del comercio con 486.535 pesos, 65,12% del mismo.

Tras ésta etapa de auge las exportaciones se estabilizan hasta 1622 y desde 1637 a 1650 continúan en la misma tendencia pero en menor medida que en la etapa anterior. Entre 1606 y 1622 Veracruz exporta mercancías por un valor de 596.107 pesos, que representan el 28,94% del total; mientras que entre 1637 y 1650 el mismo se eleva a 318.800 pesos, 15,48%. En ambas etapas, como en la primera, el peso de las extracciones está soportado por las Islas del Caribe y más concretamente por Cuba-La Habana, 335.195 pesos entre 1606 y 1626, 56,23%, y 195.375 pesos entre 1637 y 1650, 61,28%.

Quedan interrumpidas las exportaciones entre 1623 y 1636²⁰², las causas ya han sido expuestas. Globalmente conocemos su evolución por el tipo de almojarifazgo cobrado, pudiendo distinguir entre lo cobrado del comercio intercolonial del intercontinental. Durante ésta etapa las mercancías exportadas tienen un valor de 628.100 pesos, el 22% del total de éste comercio, de los cuales 578.060 pesos pertenecen al comercio intercolonial y los 50.040 restantes al intercontinental, este último realizado entre 1623 y 1634²⁰³. La falta de información no nos permite elaborar ningún tipo de explicaciones de su evolución.

Los productos que Veracruz exporta son, por orden de importancia y teniendo en cuenta el valor global de los mismos, la plata -acuñada o en barras-, los productos tintóreos -añil, cochinilla, índigo, palo de Campeche y palo de Brasil-, los cueros, la lana, los textiles -novohispanos y europeos-, la seda -asiática-, las maderas -de lujo y de construcción naval-

²⁰⁰. La causa de ésta crisis es debida a una epidemia de Cocoliztle que asoló Nueva España de Costa a Costa y de Norte a Sur, aunque con una incidencia desigual. Para conocer los orígenes, causas y desarrollo de la misma véase GARCIA-ABASOLO, Antonio F.: Martín Enríquez y la reforma de 1568 en Nueva España. V Centenario del Descubrimiento de América, 2. Diputación Provincial de Sevilla. Sevilla, 1983. Págs. 67-86.

²⁰¹. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 870, ramos 1 y 2, desde junio de 1587 hasta 13 de junio de 1591.

²⁰². A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Legs. 884 A y B, desde 5 de septiembre de 1622 hasta 4 de septiembre de 1636.

²⁰³. A.G.I. Contaduría. Caja Real de Veracruz. Leg. 884 B, ramos 1 a 5, desde 5 de septiembre de 1622 hasta 12 de julio de 1625.

el azúcar, el cacao, el tabaco, los productos medicinales, los víveres, los bastimentos y las manufacturas -de origen europeo. El puerto novohispano, al no ser productor de estas mercancías, hace de reexpedidor de las mismas hacia los mercados de su área de influencia²⁰⁴. Hacia la Metrópoli envía los productos originarios de América y a las colonias los productos necesarios para su manutención, bastimentos y plata.

²⁰⁴. CHEVALIER, Françoise: "Les cargaisons des flottes de la Nouvelle Espagne vers 1600". Revista de Indias. 1943. Págs. 323-330. MACLEOD, Murdo: Op. cit. Págs. 67 y 68. NOVO, Salvador: Breve historia del comercio en México. Cámara Nacional de Comercio de la ciudad de México. México, 1974. GORTARI, Hira y PALACIOS, Guillermo: "El comercio novohispano a través de Veracruz". Historia Mexicana, 23 (168) 3. Pág. 428.

ALMOJARIFAZGO COBRADO POR LA CAJA DE VERACRUZ, 1587-1650 (pesos de oro común)

AÑO	IMPORTACION			EXPORTACION			TOTAL
	FLOTAS	N. SUELTOS	TOTAL	FLOTAS	N. SUELTOS	TOTAL	
1587		2.802	2.802		268	268	3.070
1588	126.928	7.776	134.704		4.842	4.842	139.546
1589		14.440	14.440		2.234	2.234	16.674
1590	118.482	7.314	125.796	2.899	2.484	5.383	131.179
1591	67.304	3.113	70.417	8.614	1.972	10.586	81.003
1592		5.019	5.019	6.514	801	7.315	12.334
1593	246.124	5.111	251.235		1.388	1.388	252.623
1594	80.333	3.119	83.452	10.556	365	10.921	94.373
1595	39.698	2.569	42.267	8.209	1.683	9.892	52.159
1596		4.016	4.016	5.744	1.053	6.797	10.813
1597		2.501	2.501	5.566	1.372	6.938	9.439
1598		3.536	3.536		707	707	4.243
1599	205.662	4.657	210.319	3.976	1.335	5.311	215.630
1600	168.578	5.337	173.915	11.583	2.828	14.411	188.326
1601	110.862	9.029	119.891	12.935	2.254	15.189	135.080
1602	156.331	6.338	162.669	9.068	1.887	10.955	173.624
1603	101.032	8.233	109.265	10.959	1.650	12.609	121.874
1604	204.846	7.352	212.198	10.652	1.815	12.467	224.665
1605	240.838	7.055	247.893	4.458	1.516	5.974	253.867
1606	69.643	6.318	75.961	2.349	1.124	3.473	79.434
1607	2.962	6.864	9.826	12.426	1.261	13.687	23.513
1608	293.264	9.189	302.453	4.575	1.762	6.337	308.790
1609	157.472	5.911	163.383	5.533	917	6.450	169.833
1610	44.837	5.134	49.971	5.095	826	5.921	55.892
1611	75.833	7.097	82.930	6.608	1.203	7.811	90.741
1612	79.082	4.015	83.097	7.456	1.500	8.956	92.053
1613	100.806	5.342	106.148	9.693	1.020	10.713	116.861
1614	105.920	5.671	111.591	7.309	919	8.228	119.819
1615	123.215	4.845	128.060	10.352	619	10.971	139.031
1616	52.942	2.547	55.489	5.820	620	6.440	61.929
1617	63.053	3.039	66.092	7.165	621	7.786	73.878
1618	72.957	3.101	76.058	9.235	553	9.788	85.846
1619	116.364	3.080	119.444	12.177	587	12.764	132.208
1620	94.834	4.141	98.975	11.464	886	12.350	111.325
1621	86.818	5.552	92.370	10.665	945	11.610	103.980
1622	62.353	2.454	64.807	15.626	1.033	16.659	81.466
1622-1623	56.686	4.622	61.308	19.133	1.192	20.325	81.633
1623-1624	58.622	6.839	65.461	14.724	1.781	16.505	81.966
1624-1625		5.813	5.813	13.611	1.137	14.748	20.549
1626-1627	90.269	10.863	101.132	12.263	2.155	14.418	115.550
1627-1628	129.885	8.778	138.663	11.693	1.419	13.112	151.775
1630-1631	77.254	10.067	87.321	11.140	1.352	12.492	99.813
1631-1633	57.127	13.616	70.743	30.477	2.969	33.446	104.189
1634-1635	29.714	10.610	40.324		2.146	2.146	42.470
1636	81.783	965	82.748		236	236	82.984
1637		11.067	11.067		754	754	11.821
1638	80.518	15.925	96.443		493	493	96.936
1639		4.795	4.795	5.547	430	5.977	10.722
1640	88.625	10.463	99.088		543	543	99.631
1641		8.490	8.490	9.331	446	9.777	18.267
1642	48.386	13.187	61.573		555	555	62.128
1643		20.366	20.366	5.151	405	5.556	25.921
1644	32.653	20.495	53.148		760	760	53.908
1645		11.532	11.532	5.515	1.140	6.655	18.187
1646	71.670	28.828	100.498		307	307	100.805
1647	26.786	18.409	45.195	2.813	554	3.367	48.562
1648	45.784	15.767	61.551	1.146	342	1.488	63.039
1649		16.556	16.556	754	661	1.415	17.971
1650	31.604	18.460	50.064	647	643	1.290	51.354
TOTAL	4.476.739	480.130	4.956.869	399.226	71.270	470.496	5.427.365

MERCANCIAS NEGOCIADAS AL MARGEN DE LAS FLOTAS EN EL PUERTO DE VERACRUZ (1587-1650)

ANO	IMPORTACION	EXPORTACION	TOTAL
1587	48.611	10.730	59.341
1588	113.267	193.695	306.962
1589	213.938	89.345	303.283
1590	118.804	97.680	216.484
1591	62.263	78.880	141.143
1592	94.035	32.035	126.070
1593	73.680	55.530	129.210
1594	53.925	14.585	68.510
1595	51.180	67.305	118.485
1596	80.325	42.110	122.435
1597	50.013	54.890	104.903
1598	65.228	28.280	93.508
1599	93.135	53.415	146.550
1600	106.733	113.125	219.858
1601	180.580	90.170	270.750
1602	126.755	75.470	202.225
1603	164.665	65.990	230.655
1604	147.045	72.585	219.630
1605	141.090	60.645	201.735
1606	126.365	44.965	171.330
1607	137.273	50.455	187.728
1608	172.253	70.490	242.743
1609	118.220	36.670	154.890
1610	102.688	33.055	135.743
1611	141.930	48.125	190.055
1612	80.290	60.015	140.305
1613	106.838	40.795	147.633
1614	113.420	36.775	150.195
1615	96.893	24.740	121.633
1616	50.933	24.785	75.718
1617	60.783	24.847	85.630
1618	62.018	22.110	84.128
1619	61.593	23.465	85.058
1620	82.815	35.425	118.240
1621	111.032	37.785	148.817
1622	49.083	41.305	90.388
1622-1623	82.632	47.680	130.312
1623-1624	121.744	71.240	192.984
1624-1625	109.252	45.480	154.732
1626-1627	186.103	86.200	272.303
1627-1628	128.183	56.760	184.943
1630-1631	150.111	54.080	204.191
1631-1633	265.004	118.760	383.764
1634-1635	172.990	85.840	258.830
1636	15.883	9.440	25.323
1637	221.340	30.160	251.500
1638	317.858	19.715	337.573
1639	95.261	17.195	112.456
1640	195.559	21.735	217.294
1641	166.967	17.855	184.822
1642	261.315	22.190	283.505
1643	366.753	16.215	382.968
1644	409.908	30.405	440.313
1645	230.631	45.605	276.236
1646	576.550	12.285	588.835
1647	333.373	22.145	355.518
1648	303.676	13.680	317.356
1649	325.578	26.440	352.018
1650	357.610	25.725	383.335
TOTAL	9.053.980	2.849.102	11.903.082

**VALOR QUINQUENAL DE LAS MERCANCIAS INTRODUCIDAS POR LAS FLOTAS EN EL PUERTO DE VERACRUZ
(1587-1680)**

PERIODO	IMPORTACION	EXPORTACION	TOTAL
1587-1590	2.454.095	329.357	2.783.452
1591-1595	4.339.214	1.355.732	5.694.946
1596-1600	3.742.404	1.074.746	4.817.150
1601-1605	8.139.088	1.922.700	10.061.788
1606-1610	5.681.781	1.199.080	6.880.861
1611-1615	4.847.830	1.656.695	6.504.525
1616-1620	4.001.500	1.834.395	5.835.895
1621-1625	2.644.790	2.950.360	5.595.150
1626-1630	2.974.080	1.836.800	4.810.880
1631-1635	868.410	786.120	1.654.530
1636-1640	2.466.067	221.895	2.687.962
1641-1645	806.517	799.890	1.606.407
1646-1650	1.759.434	214.415	1.973.849
TOTAL	44.725.210	16.182.185	60.907.395

**VALOR QUINQUENAL DE LAS MERCANCIAS INTRODUCIDAS FUERA DE FLOTAS EN EL PUERTO DE
VERACRUZ (1587-1650)**

PERIODO	IMPORTACION	EXPORTACION	TOTAL
1587-1590	494.620	391.450	886.070
1591-1595	335.083	248.335	583.418
1596-1600	395.434	291.820	687.254
1601-1605	760.135	364.860	1.124.995
1606-1610	656.799	235.635	892.434
1611-1615	539.371	210.450	749.821
1616-1620	318.142	130.632	448.774
1621-1625	473.743	243.490	717.233
1626-1631	464.397	197.040	661.437
1631-1635	437.994	204.600	642.594
1636-1640	845.901	98.245	944.146
1641-1645	1.435.574	132.270	1.567.844
1646-1650	1.896.787	100.275	1.997.062
TOTAL	9.053.980	2.849.102	11.903.082

BALANZA DEL COMERCIO COLONIAL DEL PUERTO DE VERACRUZ (1587-1650).
(En pesos de oro común).

MERCADOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	TOTAL	DIFERENCIA BALANZA CIAL.
NUEVA	609.232	3.411.017	4.020.249	-459,89%
ISLAS	1.016.510	537.964	1.554.474	47,08%
TIERRA FIRME	207.180	3.210.859	3.418.039	-1449,79%
AFRICA		6.245	6.245	-100,00%
EUROPA	270.180	476.780	746.960	-76,47%
TOTAL	2.103.102	7.642.864	9.745.966	-263,41%

**VALOR DE LAS MERCANCIAS INTRODUCIDAS AL MARGEN DE LAS FLOTAS EN EL PUERTO DE VERACRUZ
(1587-1650)**

ANO	IMPORTACION	EXPORTACION	TOTAL
1587	48.611	10.730	59.341
1588	113.267	193.695	306.962
1589	213.938	89.345	303.283
1590	118.804	97.680	216.484
1591	62.263	78.880	141.143
1592	94.035	32.035	126.070
1593	73.680	55.530	129.210
1594	53.925	14.585	68.510
1595	51.180	67.305	118.485
1596	80.325	42.110	122.435
1597	50.013	54.890	104.903
1598	65.228	28.280	93.508
1599	93.135	53.415	146.550
1600	106.733	113.125	219.858
1601	180.580	90.170	270.750
1602	126.755	75.470	202.225
1603	164.665	65.990	230.655
1604	147.045	72.585	219.630
1605	141.090	60.645	201.735
1606	126.365	44.965	171.330
1607	137.273	50.455	187.728
1608	172.253	70.490	242.743
1609	118.220	36.670	154.890
1610	102.688	33.055	135.743
1611	141.930	48.125	190.055
1612	80.290	60.015	140.305
1613	106.838	40.795	147.633
1614	113.420	36.775	150.195
1615	96.893	24.740	121.633
1616	50.933	24.785	75.718
1617	60.783	24.847	85.630
1618	62.018	22.110	84.128
1619	61.593	23.465	85.058
1620	82.815	35.425	118.240
1621	111.032	37.785	148.817
1622	49.083	41.305	90.388
1622-1623	82.632	47.680	130.312
1623-1624	121.744	71.240	192.984
1624-1625	109.252	45.480	154.732
1626-1627	186.103	86.200	272.303
1627-1628	128.183	56.760	184.943
1630-1631	150.111	54.080	204.191
1631-1633	265.004	118.760	383.764
1634-1635	172.990	85.840	258.830
1636	15.883	9.440	25.323
1637	221.340	30.160	251.500
1638	317.858	19.715	337.573
1639	95.261	17.195	112.456
1640	195.559	21.735	217.294
1641	166.967	17.855	184.822
1642	261.315	22.190	283.505
1643	366.753	16.215	382.968
1644	409.908	30.405	440.313
1645	230.631	45.605	276.236
1646	576.550	12.285	588.835
1647	333.373	22.145	355.518
1648	303.676	13.680	317.356
1649	325.578	26.440	352.018
1650	357.610	25.725	383.335
TOTAL	9.053.980	2.849.102	11.903.082